Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Всесоюзная Коммунистическая Партия (больш.).

ПРАВДА

Орган Центрального Комитета и МК ВКП(б).

№ 193 (7159) | 15 июля 1937 г., четверг | ЦЕНА 10 КОП.

Самолет «АНТ-25» пролетел беспосадочно по прямой свыше 10.200 километров. Побиты два мировых рекорда.

Блестящая тройка советских летчиков—Громов, Юмашев, Данилин—посвятила свой перелет великому вождю народов товарищу Сталину.

Слава гордым соколам! Слава нашей родине, имеющей столь мужественных сынов! Слава Сталину—воспитателю, отцу и другу советских летчиков-богатырей!

СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМЕРИКИ
ШТАТ КАЛИФОРНИЯ, МАРЧФИЛЬД.

ЭКИПАЖУ САМОЛЕТА «АНТ-25»
товарищам ГРОМОВУ, ЮМАШЕВУ, ДАНИЛИНУ.

Поздравляем с блестящим завершением перелета Москва — Северный полюс — Соединенные Штаты Америки и установлением нового мирового рекорда дальности полета по прямой.

Восхищены вашим героизмом и искусством, проявленными при достижении новой победы советской авиации.

Трудящиеся Советского Союза гордятся вашим успехом.

Обнимаем вас и жмем ваши руки.

И. СТАЛИН	А. ЖДАНОВ
В. МОЛОТОВ	Н. ЕЖОВ
К. ВОРОШИЛОВ	М. РУХИМОВИЧ
В. ЧУБАРЬ	В. МЕЖЛАУК
М. КАЛИНИН	Н. ХРУЩЕВ
Л. КАГАНОВИЧ	Я. АЛКСНИС
С. КОСИОР	О. ШМИДТ
А. МИКОЯН	Н. БУЛГАНИН
А. АНДРЕЕВ	А. ТУПОЛЕВ.



Прием министра иностранных дел и министра внутренних дел Турции председателем Совнаркома Союза ССР тов. В. М. Молотовым. Слева направо: народный комиссар иностранных дел тов. М. М. Литвинов, министр иностранных дел Турции г-н Теффик Рюштю Арас, тов. В. М. Молотов, министр внутренних дел Турции г-н Шюкрю Кая и посол Турции в СССР г-н Зекии Апайдын.

Фото Н. Кулешова.

Слава сталинским богатырям!

Героический экипаж «АНТ-25» совершил посадку близ Сан-Джасинто, у мексиканской границы. В своем рапорте партии и правительству летчики сообщили: «Докладываем, что побили два мировых рекорда на беспосадочный полет по прямой и по ломаной».

Советская авиация одержала еще одну героическую победу, снова удивив весь мир, снова показав, на что способны советские люди и советские машины. Пионер Сталинской трассы Москва—Северный полюс—Соединенные Штаты Америки, славный сын народа Валерий Чкалов довел свою машину до Портланда. Доблестный Михаил Громов сумел выжать из своей машины еще больше: «АНТ-25» остановила свой стремительный бег у самой границы США с Мексикой.

Свой великолепный перелет мужественные авиаторы посвятили вождю народов—товарищу Сталину. Нельзя без волнения читать краткую телеграмму пилотов, отправленную с военного аэродрома Марчфильд — места посадки: **«Москва, Кремль Сталину. Экипаж выражает свою преданность, любовь и благодарность за то доверие, которое Вы нам оказали. Посвящаем наш перелет Вам, великому вождю народов».**

С мыслями о Сталине авиаторы начали свой полет, с мыслями о Сталине они его завершили. Образ великого вождя все время стоял перед глазами героического экипажа, воодушевляя и ободряя!

Перелет был совершен в том блестящем стиле, какой присущ Михаилу Громову и его достойным друзьям. Все возникавшие препятствия, тяжелые и грозные, преодолевались просто и как бы неприметно. Эта кажущаяся легкость полета является результатом необычайного искусства экипажа «АНТ-25», кропотливой, тщательно продуманной подготовки, высокого качества машины и всех приборов...

Наши враги сеяли подлое неверие в силы великого русского народа. Они говорили о русских, как о нации Обломовых. Они возводили косность и лень гнилой русской аристократии в качество прекрасного, мужественного русского народа. Между тем именно русский пролетариат совершил первую в мире социалистическую революцию, сверг его эксплоататоров, открыл путь счастливой и радостной жизни, совместно со всеми народами великого Советского Союза разгромил орды интервентов и белогвардейцев, водрузил знамя коммунизма на одной шестой части земного шара.

Громов, Юмашев, Данилин еще раз показали силу и красоту русских людей, одушевленных идеями коммунизма, осуществляющих великий сталинский замысел, полных безмерной готовности поддержать честь своей родины и своего народа. Сталинская эпоха, в которой мы живем, является эпохой героических дел и героических подвигов. Сегодня мы приветствуем победителей Северного полюса, завтра открываем изумительный канал, восхищающий мир, затем провожаем своих гордых соколов на покорение труднейшей трассы через вершину мира, и вот мы уже приветствуем их — счастливых победителей, покорителей гигантских пространств!

В борьбе за сталинские пятилетки народами советской земли было выказано столько героизма, совершено столько подвигов что их с избытком хватило бы для тысячи лет прежней «мирной» жизни человечества! Нам еще предстоит немало трудов впереди. Враги со всех сторон точат оружие для нападения на нас. Наше существование — бельмо на глазу капиталистического мира. Сквозь все лазейки лезут к нам шпионы, диверсанты, соглядатаи. Но мы знаем свою силу. Наша страна — родина подвигов, родина героизма. У нас десятки тысяч Громовых, Чкаловых, у нас железная ленинская партия, у нас великий Сталин!

Громов, Юмашев, Данилин — из тех непартийных большевиков, которые могучей стеной миллионов стоят вокруг партии, борясь под ее знаменами, под ее руководством. Бесчисленными нитями связана великая партия Ленина—Сталина с народом. В этом — основа ее мощи! Родина послала Громова, Юмашева, Данилина поддержать честь своей нации, своего народа, своей земли. Они спокойно и мужественно, без рисовки и лишнего пафоса выполнили свой долг.

Честь Советского Союза требует от каждого гражданина великолепного качества труда. Громов, Юмашев и Данилин показали, как должен работать советский человек, как он должен защищать честь родины. И их пример воодушевит миллионы людей! Герой в буржуазном государстве—это смельчак-одиночка, действующий на свой собственный страх и риск. Наш герой—член коллектива, член дружной трудовой семьи. Он всегда чувствует возле себя дружеское плечо. Он работает в обстановке всеобщей поддержки и внимания. Это умножает его силы. Громов, Юмашев и Данилин, равно как Чкалов, Байдуков и Беляков, равно как Шмидт и Папанин, знали, что вся страна тепло и любовно следит за ними, что в любую нужную минуту будет оказана всемерная помощь, что тысячи преданных своему делу энтузиастов принимали участие в подготовке полета, что все выполнено образцово, что машина превосходна, приборы точны. Такая обстановка социалистической коллективности создает все условия для роста людей, для их совершенствования. Вот почему наше отечество — родина героев!

Михаил Михайлович Громов в своей прекрасной статье «Молодым пилотам» писал: «Нужно всегда быть строгим судьей самому себе, никогда не успокаиваться. Большевик должен совершенствоваться всю жизнь».

Эта истина твердо усвоена в нашей стране. И, конечно, великолепный полет Громова и его доблестного экипажа — не предел для нас. Пройдет немного времени, и мир будет свидетелем новых подвигов, свершаемых людьми советской земли.

«АНТ-25» — обыкновенная советская машина. Наша могучая авиационная промышленность может дать столько таких и еще лучших машин, сколько нам будет нужно. И пусть знают наши зарубежные недруги, грозящие нам войной, что до их столиц расстояние куда меньше, чем до Портланда и до Сан-Джасинто! И пусть также знают, что каждый советский гражданин будет мужественным, как Громов и Чкалов, когда речь зайдет о защите свободной, счастливой нашей родины.

Сегодня весть о новой блистательной победе неустрашимых советских пилотов разнеслась по всей нашей огромной стране и по всему свету. Руководители партии и правительства горячо поздравили героев с установлением нового мирового рекорда.

Слава Громову, Юмашеву и Данилину — бесстрашным соколам-сталинцам, доблестным патриотам! Миллионы рук тянутся к ним для того, чтобы обнять и расцеловать, миллионы радостных улыбок посылает им родина, гордая одержанной победой, счастливая своими сынами!

МОСКВА, ТОВАРИЩАМ СТАЛИНУ, МОЛОТОВУ.
РЕДАКЦИЯМ «ПРАВДЫ», «ИЗВЕСТИЙ».

Наши героические летчики — Громов, Юмашев, Данилин благополучно завершили всемирно-исторический перелет. От имени Советского Правительства поздравил и поцеловал дорогих, отважных сынов нашей великой родины. Экипаж здоров и сейчас отдыхает.

Врид ген. консула в Сан-Франциско Гохман.

Марчфильд (Калифорния), 14 июля, по телеграфу.

ЭКИПАЖ «АНТ-25» ПОБИЛ ДВА МИРОВЫХ РЕКОРДА

Телеграмма экипажа «АНТ-25» товарищу СТАЛИНУ

Из Вашингтона, 14.VII.37 г.

МОСКВА, КРЕМЛЬ СТАЛИНУ.

Полученное мною по телефону от Громова с военного аэродрома Марчфильд штат Калифорния семнадцать сорок по Гринвичу на Ваше имя:

«Экипаж выражает свою преданность, любовь и благодарность за то доверие, которое Вы нам оказали. Посвящаем наш перелет Вам, великому вождю народов. ГРОМОВ, ЮМАШЕВ, ДАНИЛИН».

Уманский.

Из Вашингтона, 14.VII.37 г.

МОСКВА, КРЕМЛЬ,

тт. СТАЛИНУ, МОЛОТОВУ, ВОРОШИЛОВУ, КАГАНОВИЧУ, КАЛИНИНУ, ЖДАНОВУ, ЕЖОВУ, МИКОЯНУ, АНДРЕЕВУ.

Передаю принятое по телефону от Громова из Марчфильда, Калифорния:

«Докладываем, что побили два мировых рекорда на беспосадочный полет по прямой и по ломаной. Полет длился 62 часа 17 минут. Подписи: ГРОМОВ, ЮМАШЕВ, ДАНИЛИН.

Марчфильд, 9 ч. 45 м. по Тихоокеанскому времени».

Уманский.

МОСКВА, т.т. СТАЛИНУ, МОЛОТОВУ.

Из Нью-Йорка, 14.VII.37 г.

Счастливы Вам сообщить, что наши летчики благополучно сели в Сан-Джасинто, Калифорния, что южнее Лос-Анжелоса, покрыв расстояние около 10.300 километров, чем побили мировой рекорд дальности. Под Вашим руководством достигнута новая, блестящая победа, с чем сердечно Вас поздравляем.

Каганович.
Розов.

СООБЩЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИЮ БЕСПОСАДОЧНОГО ПЕРЕЛЕТА МОСКВА—СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС—СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА

Задание тов. Сталина и Правительства Союза ССР по беспосадочному полету Москва—США через Северный полюс блестяще выполнено, с установлением нового мирового рекорда дальности полета.

Экипаж самолета «АНТ-25» в составе командира экипажа Героя Советского Союза тов. **Громова М. М.**, второго пилота — майора тов. **Юмашева А. Б.** и штурмана — военинженера III ранга тов. **Данилина С. А.**, вылетев 12 июля 1937 года в 3 часа 21 м. по московскому времени со Щелковского аэродрома (близ Москвы), пролетел по следующему маршруту:

Москва — о. Колгуев — м. Столбовой (Новая Земля)—Земля Франца Иосифа—Северный полюс—о. Патрика—о. Бенкса. Далее самолет пошел вдоль 120 меридиана по территории Канады, пересек Скалистые горы и вышел на побережье Тихого океана близ Сиэттля. Дальнейший маршрут перелета—побережье Тихого океана через Сан-Франциско и Лос-Анжелос.

14-го июля самолет сделал посадку на полпути между Лос-Анжелосом и Сан-Диего близ города Сан-Джасинто (штат Калифорния).

Самолет был в воздухе 62 часа 17 мин.

Расстояние между точкой взлета и точкой посадки по прямой, с учетом прохождения самолета через о. Колгуев и м. Столбовой, превышает 10.200 клм.

Пройденный самолетом воздушный путь равен, примерно, 11.500 клм.

За время полета самолет прошел над океанами, морями и льдами более 5.500 клм.

Самолет вылетел из Москвы при благоприятных метеорологических условиях, но уже от Загорска летел над сплошными облаками, туманами и принужден был пересекать два раза сплошную облачность, идя, временами, слепым полетом. По выходе в Карское море самолет встретил хорошую погоду и экипаж мог видеть о. Колгуев и Новую Землю (где спортивными комиссарами была произведена фиксация пролета самолета над этими точками).

Начиная от Земли Франца Иосифа самолет шел над туманами и сплошной облачностью и пересек циклон в районе 85—86 параллели, пробивая облака на большой высоте в слепом полете. Из циклона самолет вышел в районе Северного полюса. До Северного полюса самолет летел при встречных ветрах до 30—40 клм. в час.

От Северного полюса до Южной Канады самолет летел при благоприятной погоде и при попутных ветрах. Дойдя до Скалистых гор по 120 меридиану, самолет пересек их при мощной облачности и ливнях. Начав обледеневать, самолет резко изменил курс и вышел на побережье Тихого океана. Дальнейший полет происходил в условиях сплошной облачности и туманов вплоть до Лос-Анжелоса.

В этом перелете экипаж проявил исключительный героизм, высокое мастерство, выдержку и блестящие знания материальной части.

Экипаж провел весь перелет с предельно-возможной четкостью, сумев достичь невиданной дальности беспосадочного полета, значительно превосходящей все известные в истории авиации рекордные перелеты на дальность.

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ КОМИССИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ БЕСПОСАДОЧНОГО ПЕРЕЛЕТА.

14/VII—1937 г.

СООБЩЕНИЕ СПОРТИВНОЙ КОМИССИИ ЦЕНТРАЛЬНОГО АЭРОКЛУБА СССР имени А. В. КОСАРЕВА

Экипаж самолета «АНТ-25»: Герой Советского Союза тов. **Громов М. М.**, майор тов. **Юмашев А. Б.** и военинженер 3-го ранга тов. **Данилин С. А.** заявили Спортивной Комиссии Центрального Аэроклуба СССР имени А. В. Косарева о своем намерении установить мировой рекорд дальности полета по прямой линии.

Спортивная комиссия выделила спортивных комиссаров на место старта самолета (Щелковский аэродром) и для фиксации пролета самолета по трассе на острове Колгуеве, мысе Столбовом (Новая Земля) и острове Рудольфа. Одновременно комиссия обратилась с просьбой к Авиационной Ассоциации Канады о назначении спортивного комиссара в Эдмонтоне и к Национальной Авиационной Ассоциации США о назначении спортивных комиссаров в месте посадки самолета.

В спортивной комиссии получены донесения спортивных комиссаров с острова Колгуев и мыса Столбового о фиксации пролета самолета «АНТ-25» над контрольными пунктами и сообщение о посадке самолета близ Сан-Джасинто (штат Калифорния, США). По предварительным подсчетам расстояние между точкой вылета и точкой посадки по ортодромии превышает 10.200 километров.

До сих пор официальный мировой рекорд дальности полета по прямой, внесенный в таблицу рекордов Международной Авиационной Федерации (ФАИ), составлял 9.104,7 километра.

По получении точных координат места посадки, донесения спортивных комиссаров Национальной Авиационной Ассоциации США и прибытии установленных на самолете приборов в Москву — Центральный Аэроклуб СССР им. А. В. Косарева поставит перед Международной Авиационной Федерацией (ФАИ) вопрос об утверждении нового мирового рекорда дальности полета по прямой.

Председатель спортивной комиссии
комбриг **М. ДЕЙЧ.**

ПРИЕМ МИНИСТРА ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ И МИНИСТРА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ ТУРЦИИ ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ СНК СОЮЗА ССР тов. В. М. МОЛОТОВЫМ

Вчера 14 июля с. г. Турецкие Министры, Министр Иностранных Дел г-н **Теффик Рюштю Арас** и Министр Внутренних Дел г-н **Шюкрю Кая** были приняты Председателем Совета Народных Комиссаров Союза ССР тов. **В. М. Молотовым.**

При приеме присутствовали: Посол Турции в СССР г-н **Зекии Апайдын** и Народный Комиссар Иностранных Дел **М. М. Литвинов.**

После беседы тов. **В. М. Молотов** дал в честь г.г. **Теффик Рюштю Арас** и **Шюкрю Кая** обед.

На обеде, кроме упомянутых лиц, присутствовали т.т. **Ворошилов К. Е., Каганович Л. М., Микоян А. И., Межлаук В. И., Ежов Н. И., Судьин С. К., Потемкин В. П., Стомоняков Б. С., Буденный С. М., Керженцев П. М., Булганин Н. А., Карский М. А., Осипов О. Я., Могильный А. М.,** г.г. **Рахми Апак, Шюкрю Шенозан** — Депутаты Великого Национального Собрания Турции, г-н **Хильми Баюр** — Первый Секретарь Турецкого Посольства, г-н **Рефик Амир** — Директор Департамента Министерства Иностранных Дел, т.т. **Барков В. Н., Заславский А. В., Миллер А. Ф.**

Во время обеда тов. **В. М. Молотов** и г. **Теффик Рюштю Арас** обменялись приветственными речами.

Затем в Большом Кремлевском Дворце состоялся прием, на котором присутствовали члены Правительства, руководители советских учреждений, представители советской общественности, науки, искусства и печати.

ПРИЕМ г.г. ТЕФФИК РЮШТЮ АРАСА И ШЮКРЮ КАЯ У ТОВ. М. И. КАЛИНИНА

14 июля в 19 часов председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР тов. **М. И. Калинин** принял министра иностранных дел Турецкой республики г-на **Теффик Рюштю Араса** и министра внутренних дел Турции г-на **Шюкрю Кая.** Министров сопровождал посол Турецкой республики в СССР г-н **Зекии Апайдын.** На приеме присутствовал народный комиссар иностранных дел тов. **М. М. Литвинов.**

(ТАСС).

О НАГРАЖДЕНИИ И ЛЬГОТАХ ДЛЯ СТРОИТЕЛЕЙ КАНАЛА МОСКВА—ВОЛГА

Постановление Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров СССР

В связи с окончанием в установленный правительством срок строительства канала Москва — Волга и передачей его в эксплоатацию, Центральный Исполнительный Комитет и Совет Народных Комиссаров СССР **постановляют:**

1. Предложить Наркомвнуделу СССР наградить ценными подарками и денежными премиями отличившихся на строительстве вольнонаемных работников.

2. Установить для строителей канала Москва — Волга специальный нагрудный знак.

3. Предложить Наркомвнуделу СССР представить в ЦИК СССР списки бывших заключенных, добровольно оставшихся для работы на канале по вольному найму, особо отличившихся на строительстве канала Москва — Волга, для снятия с них судимости.

4. Досрочно освободить за ударную работу на строительстве канала Москва — Волга 55.000 заключенных.

Обязать ВЦСПС принять меры к скорейшему их устройству на работу.

5. Предложить Наркомвнуделу СССР при освобождении заключенных за ударную работу на строительстве канала Москва — Волга выдавать им, кроме специальных удостоверений, свидетельствующих об их работе на канале Москва — Волга, также проездные билеты и денежные награды в размере от 100 до 500 рублей.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета СССР
М. КАЛИНИН.
Председатель Совета Народных Комиссаров СССР
В. МОЛОТОВ.
Секретарь Центрального Исполнительного Комитета СССР
А. ГОРКИН.

Москва, Кремль. 14 июля 1937 г.

О НАГРАЖДЕНИИ РАБОТНИКОВ СТРОИТЕЛЬСТВА КАНАЛА МОСКВА—ВОЛГА И ЗАВОДОВ-ПОСТАВЩИКОВ

Постановление Центрального Исполнительного Комитета СССР

Центральный Исполнительный Комитет СССР постановляет:

За выдающиеся успехи в деле строительства канала Москва — Волга наградить:

ОРДЕНОМ ЛЕНИНА:

1. Афанасьева Г. Д. — нач. Хлебниковского района.
2. Аминицкого Б. А. — нач. сооружения моста № 414.
3. Баумгольца А. И. — нач. энерго-монтажного отдела строительства.
4. Бовшовера Я. М. — нач. Завидовского района.
5. Василенко П. И. — пом. нач. работ Волжского района.
6. Васнецова Б. А. — нач. строительства сооружения монументов.
7. Вознесенского И. Н. — консультанта энерго-монтажного сектора строительства.
8. Георгиевского П. К. — нач. механического завода строительства.
9. Грановского М. Б. — нач. монтажных работ Сходненского района.
10. Гранина Г. Д. — нач. работ Водопроводного района.
11. Занина И. Ф. — нач. Южного района.
12. Журина В. Д. — зам. главн. инженера строительства.
13. Комаровского А. И. — нач. работ Центрального района.
14. Кочегарова А. И. — нач. Перервинского участка и нач. работ.
15. Кострова И. Н. — нач. работ Южного района.
16. Муценко М. П. — нач. работ речного порта.
17. Мачтет Г. Н. — нач. работ Волжского района.
18. Муравьева М. С. — нач. отдела топографических изысканий строительства.
19. Марчук М. И. — секретаря парткома строительства и Дмитровского райкома ВКП(б).
20. Манухо В. И. — нач. работ Карамышевского района.
21. Николаева С. Ф. — зам. нач. работ района «Темпы».
22. Папировского В. И. — нач. авто-тракторного отдела строительства.
23. Певского Г. Е. — нач. сооружения шлюза № 4.
24. Погирского С. И. — нач. сооружения шлюза № 5.
25. Попова М. И. — нач. планово-производственного отдела строительства.
26. Плинера И. И. — зам. нач. ГУЛАГ'а НКВД СССР.
27. Прохоровского Ф. Т. — нач. Центрального района.
28. Рухледева А. М. — ст. архитектора строительства.
29. Салманова К. П. — нач. работ района «Соревнование».
30. Семенова И. С. — пом. нач. технического отдела строительства.
31. Семенцова В. А. — пом. главн. инженера и нач. геологического отдела стр-ва.
32. Смоленского П. Ш. — зам. нач. Дмитлага.
33. Сначева И. В. — нач. сооружения шлюза № 1.
34. Станицкого Е. А. — нач. монтажных работ Центрального района.
35. Телегина А. М. — нач. работ Хлебниковского района.
36. Усиевича А. А. — нач. Водопроводного района.
37. Успенского Д. В. — зам. нач. Дмитлага НКВД.
38. Фидмана А. И. — главного инспектора строительства.
39. Холина Н. Д. — нач. отдела гидромеханизации строительства.
40. Шестопёрова С. В. — нач. бетонного отдела строительства.
41. Юдина Т. И. — нач. экскаваторных работ района «Техника».
42. Ястребову В. Д. — зам. нач. монтажных работ Карамышевского района.

ОРДЕНОМ КРАСНАЯ ЗВЕЗДА:

1. Бермана М. Д. — начальника строительства (ранее награжденного орденом Ленина).
2. Жук С. Я. — главн. инженера строительства (ранее награжденного орденом Ленина).
3. Когана Л. И. — быв. нач. строительства, ныне зам. Наркомлеса Союза ССР (ранее награжденного орденом Ленина).
4. Анзигитова С. Ф. — нач. отряда охраны.
5. Астахова П. Ф. — сотрудника строительства.
6. Гороховского Т. Ф. — сотрудника строительства.
7. Димза В. А. — нач. отделения района «Техника».
8. Ерманова А. П. — пом. нач. ГУЛАГ'а НКВД.
9. Ильина И. Я. — зам. нач. отдела Дмитлага.
10. Кувынина Б. А. — консультанта бетонного отдела строительства.
11. Кузнецова М. М. — нач. Сходненского района.
12. Кренгауз Я. Д. — нач. района «Соревнование».
13. Лебедева Л. П. — сотрудника строительства.
14. Мерлина А. Д. — сотрудника строительства.
15. Моленич Ф. Е. — сотрудника строительства.
16. Мироманова Л. Д. — пом. нач. отдела Дмитлага.
17. Миклашевского П. М. — консультанта бетонного отдела строительства.
18. Пономарева К. Н. — сотрудника строительства.
19. Перекрестова И. А. — нач. охраны Дмитлага.
20. Семенова М. И. — нач. УРКМ УНКВД Московской области — капитана милиции.
21. Степанова И. К. — командира отделения охраны.
22. Тилинина В. А. — нач. дмитровского райотделения НКВД.
23. Тихомирова Н. А. — командира дивизиона охраны.
24. Харкина М. Т. — политрука взвода охраны.
25. Шилина В. С. — сотрудника строительства.

ОРДЕНОМ ТРУДОВОЕ КРАСНОЕ ЗНАМЯ:

1. Асушкина С. А. — старшего прораба арматурных работ Хлебниковского района.
2. Архангельского Е. А. — зам. нач. энерго-монтажного отдела строительства.
3. Агафонова И. В. — пом. нач. сооружения плотины № 32.
4. Афонина В. И. — пом. прораба экскаваторных работ района «Соревнование».
5. Алиференко П. Ф. — нач. узла сооружений водопроводного канала.
6. Андрианова С. Н. — ст. прораба гидромонтажа насосной станции № 183.
7. Антропова Г. Ф. — экскаваторного машиниста района «Соревнование».
8. Агафонова Г. П. — старш. инженера отд. бетонных работ строительства.
9. Афанасьева П. А. — старш. инженера энерго-монтажного отд. строительства.
10. Арандаренко Т. Г. — врача-хирурга санотдела Дмитлага.
11. Аполлонова И. Е. — ст. мастера-консультанта Ленинградского металл. завода имени Сталина.
12. Бачелис А. С. — нач. отдела мостов строительства.
13. Березон Л. И. — нач. финотдела НКВД и строительства.
14. Берхмана Я. И. — нач. работ района «Техника».
15. Буренкова Г. В. — нач. сооружений Химкинской плотины.
16. Белоголового А. А. — инженера строителя Химкинского моста.
17. Будасси А. В. — зам. нач. работ Сходненского района.
18. Бажанова Е. А. — нач. работ Икшинского района.
19. Бурмистрова А. И. — старш. прораба бетонных работ шлюза № 7.
20. Буцкого А. Г. — нач. сооружения смесителя в Водопроводном районе.
21. Берлина В. И. — нач. чугунно-литейного цеха Ковровского экскаваторного завода.
22. Васильева Д. В. — нач. 1 уч. района «Техника».
23. Вишнякова Н. Л. — нач. сооружения земляной плотины № 32.
24. Вихмана Б. С. — нач. монтажных работ Южного района.
25. Веревкина А. Ф. — ст. машиниста экскаватора.
26. Вегмана Г. Г. — ст. архитектора Икшинского района.
27. Волкова Д. И. — нач. архитект. строит. отделения Волжского района.
28. Вишневского А. В. — пом. нач. сооружения насосной станции № 186.
29. Вуль Е. Д. — нач. Икшинского района.
30. Воробьева Н. Н. — ст. инженера технич. отд. строительства.
31. Вербовского Г. Г. — нач. краностроения Ново-Краматорского машиностроительного завода.
32. Гиммельмана И. И. — зам. нач. Хлебниковского района.
33. Гинзбурга И. Г. — нач. санотдела ГУЛАГ'а НКВД.
34. Гобермана М. Е. — сотрудника строительства.
35. Гришина Ф. Ф. — прораба монтажного прорабства шлюза № 2.
36. Грабанова Г. М. — секретаря парткома Волжского района.
37. Гаврилова В. В. — пом. нач. Волжского района.
38. Горина М. А. — нач. проектн. отделения Водопроводного р-на.
39. Герлах Г. А. — ст. прораба по забивке шпунта.
40. Глаголева И. А. — нач. экскаваторных работ 2 участка района «Темпы».
41. Герцева П. Я. — ст. прораба земляных работ Акуловского водосброса.
42. Гаричева А. Д. — нач. гидромеханизации района «Темпы».
43. Гордеева В. В. — нач. отделения технич. отдела стр-ва.
44. Грушина В. И. — нач. отделения полевых работ отдела топографических изысканий.
45. Глотова Г. Ф. — нач. отделения отдела топографических изысканий.
46. Гусева В. Ф. — нач. монтажного отдела завода «Борец».
47. Долгова А. В. — зам. нач. отдела технич. снабжения строительства.
48. Дмитриева В. П. — нач. сооружения шлюза № 8.
49. Дмитриева И. Г. — пом. нач. отдела металло-монтажа.
50. Евсюкова П. М. — нач. водонапорного бассейна Сходненского района.
51. Егорова И. Д. — ст. прораба плотины № 40 и шлюза № 11.
52. Ефименко В. С. — зам. нач. сооружения Галявинского бугра.
53. Ельнина З. П. — нач. отдела общего снабжения строительства.
54. Жуленева И. Н. — нач. сооружения насосной ст. № 184.
55. Желтикова М. И. — нач. клепального цеха з-да «Союзстальмост».
56. Зазовского Л. Б. — нач. района «Темпы».
57. Загонова А. С. — нач. архит. строит. отделения р-на «Темпы».
58. Зерцалова Г. В. — нач. сооружения бетонной плотины № 21.
59. Захарова Д. С. — нач. сооружения № 1.
60. Зенкевича А. Л. — нач. работ Оревского района.
61. Зыкова А. А. — пом. нач. Центрального района.
62. Захарова М. Н. — ст. экскаваторного механика.
63. Земс А. З. — ст. инженера технич. отдела.
64. Ильина А. Д. — нач. механич. завода.
65. Иванова К. С. — нач. электромеханич. части.
66. Иванова И. Д. — пом. нач. цеха больших трансформаторов трансформаторного завода.
67. Ишкина И. Н. — ст. экскаваторн. механика района «Соревнование».
68. Курина М. С. — нач. отдела технич. снабжения строительства.
69. Котенко Е. Г. — нач. монтажных работ р-на «Темпы».
70. Крипайтис К. К. — зам. нач. Волжского района.
71. Кузьменко И. И. — прораба по укладке бетона.
72. Калиданного П. М. — бригадира-машиниста экскаватора.
73. Калашникова Н. Р. — ст. прораба монтажа насосной станции № 184.
74. Колобова А. Ф. — нач. монтажных работ насосной станции № 184.
75. Костикова Б. А. — инженера-строителя Химкинского моста.
76. Кузнецова А. С. — зам. нач. Водопроводного района.
77. Кулакина А. М. — нач. архит. строит. отд-ния.
78. Крыжского В. Ф. — ст. архитектора Южного района.
79. Кочеткова И. В. — нач. шлюза № 9.
80. Кузменко И. В. — нач. отделения авто-тракт. отдела.
81. Кравец Ф. П. — нач. отдела железнодорожного транспорта.
82. Кармилицына С. М. — ст. инженера отдела бетонных работ.
83. Мокарина Л. Д. — пом. нач. бетонной лаборатории.
84. Кувылина Г. А. — инженера-инструктора отдела бетонных работ.
85. Киселева А. М. — секретаря комитета комсомола строительства.
86. Красилова А. Г. — зав. культпропом парткома строительства.
87. Крипайтис О. И. — председателя совета жен — работников строительства.
88. Корякова А. А. — нач. фельдсвязи строительства.
89. Казанскую О. Д. — нач. бетонной лаборатории.
90. Короткого М. Ф. — нач. узла сооружений Водопроводного района.
91. Касимовского Е. А. — нач. технич. отделения Икшинского района.
92. Кислякова В. Я. — зам. нач. отделения металломонтажа строительства.
93. Кочнева М. Г. — ст. инженера з-да «Борец».
94. Крылова Е. А. — нач. отделения технич. отдела.
95. Караулова Б. Ф. — зав. гидротехнич. отделением гидротехлаборатории.
96. Калинина Б. П. — нач. монтажного отдела всесоюзной конторы «Гидромонтаж».
97. Козловского А. И. — ст. инженера гидротехнической лаборатории.
98. Кошелева П. К. — нач. слесарного участка Кировского завода.
99. Квесис К. К. — инспектора технич. инспекции строительства.
100. Лихачева В. П. — нач. отдела поверок строительства.
101. Левшина А. В. — нач. отделения кадров.
102. Лускина З. Д. — нач. отдела отчуждений строительства.
103. Ливанова В. А. — нач. работ строительства.
104. Лунину Е. И. — нач. полевой бетонной лаборатории.
105. Лгалова В. Г. — нач. методич. отделения геотехотдела.
106. Ланко С. С. — инспектора технич. инспекции.
107. Лисина И. И. — директора Харьковского электромеханического завода.
108. Манулова В. В. — нач. отдела гидрологии строительства.
109. Морозова И. А. — прораба по забивке шпунта.
110. Мартынова М. Т. — ст. прораба по монтажу.
111. Магнитова А. И. — нач. работ Восточного района.
112. Мовчана В. Я. — ст. архитектора Центрального района.
113. Мылинова Е. А. — каменотеса в Хлебниковском районе.
114. Михальченко Г. С. — зам. нач. отделения технич. отд.
115. Минкова В. Я. — главного инженера всесоюзной конторы «Гидромонтаж».
116. Мельникова Г. И. — нач. отделения московского технич. отд.
117. Мухина И. Ф. — пом. нач. отдела связи строительства.
118. Мирчинк Г. Ф. — консультанта строительства.
119. Михайлова В. В. — мастера слесарно-сборочного цеха завода «Борец».
120. Матисена А. З. — зам. нач. технической инспекции.
121. Никитина М. В. — быв. секретаря парткома строительства.
122. Неймана Г. С. — нач. топографической партии.
123. Некрасова Н. В. — нач. работ Завидовского района.
124. Николаева И. Г. — пом. нач. технич. отдела.
125. Офштейна М. Д. — нач. сооружения насосной станции № 186.
126. Овчинникова И. В. — нач. сооружения заградит. ворот.
127. Омельяненко Т. Л. — ст. прораба электромонтажных работ.
128. Паплинского Б. В. — нач. отдела переноса селений.
129. Процерова И. А. — нач. работ района «Темпы».
130. Портянкину О. П. — прораба по бетону сооружения насосной ст. № 182.
131. Павлова И. С. — нач. волжской железнодорожной ветки строительства.
132. Платонова А. И. — нач. работ Икшинского района.
133. Провалова А. Л. — нач. сооружения шлюза № 5.
134. Панфилова С. П. — нач. сооружения Акуловской плотины.
135. Пороженко Ф. Ф. — нач. работ Сходненского района.
136. Перлина В. М. — зам. нач. архит. строит. отд.
137. Пастернака А. Л. — ст. архитектора Центрального района.
138. Полякова П. П. — пом. нач. работ Водопроводного района.
139. Плакида М. З. — ст. инженера Восточного района.
140. Петрова Г. Д. — нач. отделения отд. бетонных работ.
141. Петрашень Р. И. — нач. отделения технич. отд.
142. Полина Х. М. — пом. нач. отдела гидрологии.
143. Павлова Н. Д. — руководителя составления проектов шоссейных мостов.
144. Рубинштейна С. И. — технич. директора трансформаторного завода.
145. Руднева А. Ф. — нач. технич. отделения Волжского района.
146. Райкина П. И. — нач. Оревского района.
147. Радищего Н. И. — главного инженера Сталинской станции.
148. Рудинского Л. И. — нач. Карамышевского района.
149. Ресктевича В. В. — пом. нач. работ строительства.
150. Рыбкина Ф. А. — машиниста бригадира экскаватора.
151. Рыдзевского Н. А. — нач. технич. отделения Центрального района.
152. Райского Н. Я. — пом. нач. узла сооружений насосной станции № 183.
153. Руднева Е. А. — нач. отделения топографических изысканий Оревского района.
154. Руссо Г. А. — зам. нач. технич. отдела строительства.
155. Резанова М. П. — зам. нач. отделения технич. отдела.
156. Соколова В. Л. — нач. Волжского района.
157. Скопинцева П. А. — нач. экскаваторных работ района «Техника».
158. Серпокрылова И. И. — экскаваторного машиниста.
159. Соколова Л. Н. — нач. сооружений насосной станции № 185.
160. Сазонова И. П. — зам. нач. работ Водопроводного района.
161. Семенченко Н. А. — нач. экскаваторных работ аванпорта.
162. Солдатова А. Д. — зам. нач. работ Карамышевского района.
163. Соболева В. П. — зам. нач. отдела земляных работ.
164. Сандомирского Л. М. — нач. монтажных работ Сходненского района.
165. Саченко С. С. — нач. отделения центральной бетонной лаборатории.
166. Савицкого Д. Б. — ст. архитектора Икшинского района.
167. Свицына А. А. — зам. нач. монтажа водовода.
168. Семенова А. А. — инженера полевой партии топографических изысканий.
169. Свердлова И. А. — ст. прораба гидроэлектростанции.
170. Сигал Р. Я. — секретаря парткома Икшинского района.
171. Суханова А. Н. — ст. механика Восточного района.
172. Тельского Е. П. — нач. сектора монтажных работ.
173. Тетельбаума И. М. — нач. лесного отдела.
174. Терещенко Е. М. — шефмонтера.
175. Турбина Н. С. — прораба монтажных работ шлюза № 1.
176. Титаренко Г. И. — ст. прораба монтажных работ.
177. Теплова М. А. — ст. прораба архит. строит. отделения.
178. Титова С. В. — нач. отделения водных расчетов технич. отдела.
179. Твердислова А. А. — представителя техинспекции Наркомвода.
180. Успенского Б. С. — пом. нач. энергомонтажного отдела.
181. Флексера А. П. — нач. отдела кадров.
182. Фрадкина В. М. — нач. монтажных работ Яхромского узла.
183. Федорова Ф. П. — секретаря парткома Хлебниковского района.
184. Филина Я. З. — нач. Щукинского участка.
185. Федорского С. Л. — ст. механика бетонного комбината.
186. Фрейгофера Е. Ф. — ст. инженера шлюза № 7.
187. Хорошко С. С. — нач. отдела земляных работ.
188. Хургель В. М. — зам. нач. бетонного отдела строительства.
189. Хохлова В. Х. — пом. нач. сектора монтажных работ.
190. Хлопина В. А. — инженера отделения топографическ. изысканий.
191. Цыпланова В. Д. — зам. нач. геологотехнич. отдела.
192. Честных П. П. — зам. нач. Оревского района.
193. Черник И. М. — нач. монтажных работ Икшинского района.
194. Шапошникова Н. Ф. — быв. нач. Волжского р-на.
195. Шехтман А. Л. — нач. сооружения канала № 283.
196. Шехтман Е. Л. — врач.
197. Шкундина Б. М. — нач. гидромеханизации Карамышевского района.
198. Шиманову М. А. — пом. нач. гидротехлаборатории.
199. Шершанова И. Я. — нач. сооружения заградительных ворот № 73.
200. Эйдук А. В. — нач. Восточного района.
201. Энгаль Ф. Ф. — нач. группы цементации отдела бетонных работ.
202. Явиц И. Б. — нач. культурно-воспит. отдела Дмитлага.
203. Ярославцева Е. И. — гл. бухгалтера фин. отдела.
204. Янсона Я. И. — зам. нач. энергомонтажного отдела.
205. Яшина Н. Н. — нач. технич. отделения Сходненского района.
206. Яленского С. Д. — пом. нач. работ Центрального района.
207. Якуба Ю. А. — нач. монтажных работ насосной станции № 185.
208. Якушеву А. Ф. — нач. геолого-разведочной партии.

ОРДЕНОМ ЗНАК ПОЧЕТА:

1. Алешину В. Н. — нач. санчасти Покровско-Глебовского участка.
2. Аристова А. Я. — сотрудника строительства.
3. Арне Р. О. — нач. отделения техснабжения.
4. Бабушкина А. С. — ст. инженера Оревского района.
5. Баранову О. Ф. — члена совета жен.
6. Бакшицкого Н. М. — прораба шлюза № 9.
7. Брайнина Я. М. — нач. лесного отделения.
8. Бочкова С. И. — прораба понизительной станции.
9. Бондина Ф. В. — начальника отделения планово-производственного отдела.
10. Белякова Д. Г. — председателя Дмитровского РИК'а.
11. Бирюкова С. М. — пом. архитектора Хлебниковского района.
12. Бугрова Г. А. — бригадира-слесаря завода им. Сталина.
13. Былеева Ф. Н. — механика завода им. Казицкого.
14. Боева С. В. — стрелка охраны.
15. Васильева И. А. — уполномоченного по заготовкам Дмитровского района.
16. Волочковского Н. И. — нач. отделения общего снабжения.
17. Вагонова В. Г. — секретаря парткома Южного порта.
18. Верцайзера А. А. — нач. химкинского отделения технич. отдела.
19. Волкова Г. С. — зам. нач. отделения технич. отдела.
20. Воронина Я. Е. — ст. инженера Харьковского завода.
21. Венгеровского А. В. — нач. автотракторного отделения.
22. Гальперовича Н. Л. — зам. нач. учетно-распред. отдела.
23. Гаврилина М. М. — секретаря парткома района «Темпы».
24. Гринь Н. А. — пом. нач. агрегата № 101.
25. Грациановского В. А. — ст. прораба шлюза № 7.
26. Генкина Е. М. — редактора газеты «Москва—Волгострой».
27. Гродского Я. М. — прораба по монтажу насосной станции № 185.
28. Горохова С. И. — котельщика Ковровского экскаваторного з-да.
29. Глезера С. А. — ст. прораба гидромеханизации.
30. Грушина М. А. — монтажника завода им. Казицкого.
31. Данилевскую Т. Я. — нач. санчасти Водопроводного района.
32. Демина В. М. — штукатура архитектурно-строительного отдела.
33. Дергачева А. Г. — нач. дмитровского отделения милиции—младшего лейтенанта милиции.
34. Дуганец К. И. — стрелка охраны.
35. Дремерун У. З. — сборщицу трансформаторного завода.
36. Дубраву Г. А. — нач. московского технич. отдела.
37. Евстафьева Г. Д. — нач. телефонной станции строительства.
38. Елецкого И. Г. — зам. нач. сооружения шлюза № 1.
39. Жилкова Г. Н. — ст. механика экскаваторных работ.
40. Жучилина П. К. — сотрудника строительства.
41. Задорожко П. С. — машиниста экскаватора.
42. Зайцева П. В. — старшего прораба насосной станции № 185.
43. Золотухина М. А. — зам. председателя построечного комитета строительства.
44. Занис И. О. — зам. нач. отдела снабжения ГУЛАГ'а.
45. Задорожного И. А. — главного инженера Ново-Краматорского завода.
46. Звонарева Г. Р. — ст. бухгалтера.
47. Злобина М. М. — стрелка охраны.
48. Израэлина Б. А. — зам. нач. района «Темпы».
49. Иммир Л. И. — главного бухгалтера строительства.
50. Кустова Д. Ф. — председателя райпостройкома Волжского района.
51. Киреева В. В. — зам. нач. отдела мостов.
52. Кораблинова П. Н. — пом. нач. технического отдела.
53. Киссина Ф. М. — зам. нач. отдела кадров.
54. Корзона С. А. — уполномоченного отдела снабжения.
55. Кагнера Б. М. — зам. нач. финансово-планового отдела.
56. Кутлера П. П. — пом. нач. фин.-план. отдела.
57. Кильпе Э. Г. — пом. архитектора архитектурной мастерской.
58. Коркина С. Е. — нач. участка Завидовского района.
59. Корчагина М. В. — механика лесозавода.
60. Кочеткова М. П. — мастера сталелитейного цеха Ковровского экскаваторного завода.
61. Киселева И. В. — пом. нач. отделения механизации.
62. Кислякова С. П. — стрелка охраны.
63. Кашпера А. П. — пом. командира взвода охраны.
64. Кальмановича Г. Ю. — нач. санотделения Южного района.
65. Калашникова В. В. — нач. архит. строит. отделения Южного района.
66. Кузнецова С. А. — нач. пожарной охраны Икшинского района.
67. Карпусенко И. И. — нач. сооружений Икшинского района.
68. Кондратьева Д. П. — нач. сооружения канала № 285.
69. Круглова Н. С. — сержанта милиции.
70. Лошкарева И. П. — зам. нач. московского технич. отдела.
71. Логгинова Н. И. — нач. сходненского отд-ния технич. отдела.
72. Липского Ю. А. — нач. учетно-распред. отдела.
73. Левинсона Б. М. — секретаря комитета комсомола Хлебниковского района.
74. Лубочкина С. И. — слесаря трансформаторного завода.
75. Музыкантского М. С. — нач. отделения технич. снабжения.
76. Михайлова Д. М. — прораба электромонтажа.
77. Маргелина В. С. — зам. главного бухгалтера фин.-план. отдела.
78. Маслова В. Н. — нач. геотехнического отдела строительства.
79. Мурашова М. П. — машиниста экскаватора.
80. Митякова М. Д. — каменотеса-гранитчика.
81. Мельникова Б. С. — секретаря комитета комсомола Южного района.
82. Мусиенко И. Д. — прораба бетонных работ.
83. Митрофанова С. Т. — нач. талдомского отд. милиции, сержанта милиции.
84. Николаева А. Е. — стрелка охраны.
85. Назарова И. Ф. — председателя райпостройкома Центрального района.
86. Наседкина В. И. — старшего прораба топографических изысканий.
87. Никитушкина А. Х. — сборщика магнето трансформаторного завода.
88. Попову А. А. — члена совета жен.
89. Плятонову О. М. — члена совета жен.
90. Полякова Н. А. — нач. топографической партии.
91. Позднова М. М. — редактора журнала «Москва—Волгострой».
92. Полторацкого Ф. И. — председателя областного комитета рабочих шоссдора.
93. Пашкова Н. П. — техника экскаваторно-транспортного отделения района «Темпы».
94. Пиковера С. В. — нач. отделения технич. отдела строительства.
95. Пушкареву Е. М. — сборщицу завода им. Казицкого.
96. Рубинчика Е. Д. — зам. главного инженера строительства.
97. Рублеву Б. А. — инженера моста № 413.
98. Руадзе В. И. — мастера завода Электросила им. Кирова.
99. Сидоренко Г. И. — старшего прораба земляных работ насосной станции № 184.
100. Симоненко Ф. Е. — стрелка охраны.
101. Сорокина М. Л. — нач. санотделения Центрального района.
102. Солдатова С. Г. — секретаря комитета комсомола Волжского района.
103. Соломахина П. А. — зам. нач. монтажных работ Волжского района.
104. Сабельникса И. А. — монтера ЛМЗ им. Сталина.
105. Сулина А. Л. — нач. инспекции.
106. Сущевскую А. М. — пом. архитектора в Хлебниковском районе.
107. Спасского М. Е. — нач. санотделения Сходненского района.
108. Стороженко И. П. — стрелка охраны.
109. Серчевского Г. А. — инженера отдела гражданского строительства.
110. Тылес Л. Л. — нач. экскаваторных работ Волжской ГЭС.
111. Тельсную-Гюбнер О. И. — пом. нач. района.
112. Тельпуховского Е. С. — прораба по монтажу.
113. Трифонова Д. К. — ст. мастера слесарно-сборочного участка ЛМЗ им. Сталина.
114. Угинчус А. А. — нач. отдела испытаний и исследований гидротехнических сооружений.
115. Удалова В. А. — сержанта милиции.
116. Федорова И. М. — секретаря парткома управления Дмитлага.
117. Фирсова И. Н. — председателя постройкома Южного района.
118. Филиппова Д. И. — нач. автоколонны.
119. Хайрутдинова Ш. — стрелка охраны.
120. Чернилова Г. А. — нач. проектного отдела строительства.
121. Шифлингера И. Е. — зам. нач. авто-тракторн. отделения.
122. Шабан-Спасского С. А. — пом. нач. санотдела Дмитлага.
123. Шкаренкова А. А. — пом. главного механика.
124. Шеинопляса А. И. — прораба электромонтажа.
125. Щукина В. И. — сменного экскаваторного машиниста.
126. Щекина А. А. — секретаря парткома Центрального района.
127. Юлиша Я. А. — инженера технич. отдела строительства.
128. Эндиргли И. И. — мастера по монтажу.
129. Якушина И. И. — инженера для технич. занятий.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета СССР **М. КАЛИНИН.**

Секретарь Центрального Исполнительного Комитета СССР **А. ГОРКИН.**

Москва, Кремль.
14 июля 1937 года.

Завтрак в честь турецких гостей у тов. М. М. Литвинова

14 июля Народный Комиссар Иностранных Дел тов. М. М. Литвинов дал завтрак в честь прибывших в Москву министров Турции г.г. Теффик Рюштю Араса и Шюкрю Кая. На завтраке присутствовали прибывшие с министрами депутаты Великого Национального Собрания Турции г.г. Рахми Апак и д-р Шюкрю Шенозан, посол Турецкой республики г. Зеки Апайдын, заместитель народного комиссара обороны СССР маршал Советского Союза т. А. И. Егоров, заместитель народного комиссара иностранных дел т. В. П. Потемкин, заместитель народного комиссара иностранных дел т. Б. С. Стомоняков, народный комиссар просвещения РСФСР т. А. С. Бубнов, председатель Комитета по делам высшей школы при СНК СССР т. И. И. Межлаук, полпред СССР в Турции тов. М. А. Карский, торгпред СССР в Турции т. О. Я. Осипов, сопровождающие министров ответственные сотрудники Министерства иностранных дел Турции, чины турецкого посольства и ответственные сотрудники НКИД.

Во время завтрака т. Литвинов и г. Арас обменялись речами.

Речь тов. М. М. Литвинова

С истинной радостью советское правительство через меня и я лично приветствуем здесь двух выдающихся представителей правительства дружественной Турции — г. Араса, министра иностранных дел, старого посетителя нашего Союза, и г. Шюкрю Кая, министра внутренних дел и генерального секретаря Народно-Республиканской партии, впервые к нам приехавшего, а также уважаемых представителей Великого Национального Собрания Турции г.г. Шюкрю Шенозан и Рахми Апак.

Мы тем более ценим этот визит, что он не вызван какими-либо непосредственными деловыми соображениями и целями. Мы видим в этом визите исключительно манифестацию интереса и дружбы Турции к Советскому Союзу и иллюстрацию к недавнему заявлению в парламенте уважаемого Председателя Совета Министров Турции г. Исмета Иненю о том, что «турецко-советская дружба будет существовать, как прочный элемент политики обеих стран».

Международные отношения знают различные виды дружбы. В довоенное время два или три государства, чуждых или даже антагонистичных друг другу, но признавших нужным в определенный момент заключить между собою союз для достижения общих агрессивных, империалистических целей, для дележа намеченной добычи, говорили о дружбе между собою. Послевоенное время знает другие случаи. Например, два государства, относящиеся друг к другу с плохо скрываемым недоверием, преследующие противоположные внешнеполитические конечные цели, вдруг уславливаются не говорить, а непременно кричать о дружбе между собою в надежде кого-то запугать этой мнимой дружбой. Эта дружба — пугало, впрочем, пугает только глупых политических ворон. Бывает и так: одно государство угрожает другому, его территориальной неприкосновенности и политической независимости со ссылкой, скажем, на «священный» принцип ревизионизма, на какие-либо исторические права, а то и на расовое родство. Будучи вынуждено, вследствие своей недостаточной военной подготовленности или неблагоприятной международной кон'юнктуры, отложить осуществление этих угроз на некоторое время, оно предлагает другому государству на это же время считаться друзьями. Удивительнее всего то, что это другое государство идет на этот заведомый обман, отлично сознавая, что он дает возможность угрожающему государству укрепиться и лучше подготовить намеченную им агрессию против «друга». Возможны и случаи, когда дружба заключается между двумя весьма неравными по силе партнерами, когда наиболее слабый из них вынуждается взамен дружбы «покровителя» частично отказаться в его пользу от своей независимости. Подобные отношения между государствами можно, конечно, только в весьма условном смысле называть дружбой.

Надо-ли мне подчеркивать, что ни малейшего сходства с перечисленными мною сортами дружбы не имеют отношения, существующие вот уже 16 лет между Советским Союзом и Турецкой Республикой, и что они имеют совершенно другие корни, иные цели? Великая Октябрьская революция, не оставившая камня на камне как во внутреннем строе бывшей царской империи, так и в ее внешней политике, не могла не вызвать у ее народов реакции против царской политики в отношении турецкого народа. Я полагаю, что и у турецкого народа появилась аналогичная реакция против внешней политики уничтоженного им режима султанов. Почти одновременное свержение старых ненавистных режимов в обоих государствах, да еще указанная мною обоюдная реакция против прежней внешней политики, создали предпосылки для коренного изменения отношений между народами этих государств в сторону дружбы. Последовали героические времена, когда советским и турецкому народам приходилось каждому на своей территории отстаивать с оружием в руках свое право на существование и самостоятельное развитие установленных ими новых режимов почти против одних и тех же империалистов, и взаимные симпатии, порожденные этой одновременной борьбой и ее победоносным исходом, окончательно консолидировали новые отношения между советскими и турецкими народами на фундаменте искренней дружбы, глубоко укоренившейся в сознании широких народных масс. Ценность этой дружбы неизменно сказывалась в последующие годы, когда советское государство и новая турецкая республика завоевывали себе подобающие им места на международной арене. Она ощутительно давала себя знать как на конференции 1922 года в Лозанне, так и на конференции прошлого года в Монтре, а равно и при вступлении обоих государств в Лигу Наций.

Благодаря советско-турецкой дружбе, создалось устойчивое и спокойное положение в таком важном участке, как бассейн Черного моря, и в тех областях, где расположены наши государства. Советско-турецкая дружба таким образом стала крупнейшим фактором в системе всеобщего мира. Я уверен, что друзья мира понимают и ценят это значение советско-турецкой дружбы и что покушаться на нее могут только те немногие государства, внешнеполитическая программа которых несовместима с концепциями спокойствия, устойчивости, доверия, уважения, безопасности и непрерывного мира в международных отношениях. Этими государствами такие покушения делались и делаются, несмотря на то, что им недвусмысленно дано было понять наиболее авторитетными руководителями политики Турции, что эти покушения заранее обречены на полную неудачу. Со своей стороны и я, от имени Советского правительства, могу их предупредить, что подрывная работа, которую эти государства ведут против сложившихся в Европе миролюбивых группировок и других устоев мира, не обладает такой силой, чтобы взорвать несокрушимую советско-турецкую дружбу.

Я рад отметить участие Турции во всех начинаниях Советского правительства по укреплению всеобщего мира на базе коллективной безопасности и неделимости мира. При этом советско-турецкая дружба имеет ту особенность, что оставляет каждому партнеру полную независимость в установлении отношений с третьими государствами, в соответствии с его индивидуальными интересами. Однако, поскольку цементом этой дружбы является совместное активное стремление к сохранению всеобщего мира, подразумевается, что оба партнера будут избегать всего того, что может оказать поддержку разрушительным агрессивным силам или укрепить их, или нанести ущерб хотя бы одному из элементов потенциала мира, и что они всегда будут руководствоваться принципом, что враги их друзей, враги мира, не могут быть их действительными друзьями. Впрочем, если тот или иной шаг одного из партнеров нарушит этот принцип, то другой партнер ему на это дружески укажет без того, чтобы дружба от этого могла пострадать.

Давая оценку советско-турецким политическим отношениям, мы не можем не отметить их благотворного влияния на развитие хозяйственных отношений, а также на беспрерывно расширяющиеся культурные связи.

Приезд сюда наших турецких друзей даст, несомненно, новый толчок дальнейшему развитию всех этих отношений, лишний раз засвидетельствует перед всем миром неизменность советско-турецкой дружбы, напомнит о тех принципах, на которых эта дружба покоится, и тем самым сослужит службу делу мира.

Я пью за процветание и рост мощи дружественного турецкого народа, за здоровье великого основателя и главы новой Турецкой Республики г. Ататюрка, его выдающегося соратника, друга нашего Союза г. Исмета Иненю и наших дорогих друзей и гостей г.г. Араса и Шюкрю Кая.

Речь г. Теффик Рюштю Араса

Г-н народный комиссар. Я в первую очередь хочу выразить Вам от своего имени и от имени моего коллеги и друга г-на Шюкрю Кая, министра внутренних дел и генерального секретаря народно-республиканской партии, так же как и от имени всей турецкой делегации, в том числе входящих в нее членов парламента, — живейшую благодарность за исключительное гостеприимство и сердечный прием, оказанные властями великого нашего соседа и друга, гостеприимство, в котором, впрочем, мне лично уже пришлось убеждаться.

Мы приехали сюда, как Вы изволили правильно отметить, исключительно в знак интереса и глубокой дружбы, которую кемалистская Турция питает к Советскому Союзу. Мы полагаем, что этим мы отвечаем на чувства искренней дружбы, которые Ваша великая страна всегда проявляла в отношении нас.

Поистине, турецко-советская дружба останется постоянным фактором политики наших стран. Эта дружба, прочная и незыблемая, рожденная в период героической борьбы, которую наши народы вели за свое право существовать и независимо развиваться, укреплялась с каждым годом в течение этих 16 лет и глубоко укоренилась, как в сознании масс, так и во взглядах партии каждой из наших стран.

Вы были правы, указывая в своих выступлениях, что наша дружба может служить примером, подобно тому, как я определил наши отношения, как носящие особый характер.

Примером для всего мира является тот факт, что после веков бессмысленной борьбы двух наших прежних режимов, режимов царей и султанов, которые были свергнуты и пали одновременно в результате их порочной внешней и внутренней политики, — оба наши народа, как только они взяли в свои руки собственную судьбу, побратались и установили искреннюю и вечную дружбу между собою, как в своих собственных, так и в международных интересах.

Наши отношения носят особый характер в том смысле, что обе наши страны в своей борьбе за завоевание подобающего им места на международной арене всегда были вместе, и это шло на пользу обеих сторон, одновременно ни в какой степени не стесняя их полной независимости в установлении отношений с третьими государствами и в проявлении известной активности в соответствии с их индивидуальными интересами и их особым положением.

Вы правильно упомянули о взаимных симпатиях, которые мы в тяжелые дни неизменно выражали друг другу и воспоминание о которых, я в этом уверен, останется запечатленным в памяти наших народов.

В этой связи мне приятно вспомнить слова, произнесенные при открытии Великого Национального Собрания в этом году, слова, приобретающие тем более высокое значение, что они исходили от моего великого руководителя Ататюрка.

Должен ли я подчеркивать значение и ясность последних заявлений нашего председателя Совета министров по поводу дружественных отношений наших стран!

Мне также приятно подчеркнуть то действенное участие, которое Советский Союз принял в нашей индустриализации, по личной инициативе Вашего великого вождя Сталина, претворенной в жизнь в грандиозных памятниках, какими являются комбинаты в Кайсари и в Назилли.

Наши взаимные обязательства, которые все целиком преданы гласности, не содержат ни военных соглашений, ни каких либо особых обязательств. Но, тем не менее, фактом является, что мы не оставались и не останемся равнодушными к судьбе каждого из нас. Разве не имел я в этих условиях права назвать нашу дружбу «особыми отношениями».

Совершенно правильно, что горячее стремление укрепить всеобщий мир составляет характерную черту политики обеих наших стран.

Именно в этих целях мы работали сперва в подготовительной комиссии, а затем и на самой конференции по разоружению, хотя результаты этой работы все еще заставляют себя ждать. Мне очень приятно возобновить здесь воспоминания счастливого сотрудничества обеих стран в Лозанне и в Монтре, где мы лично с Вами присутствовали. Мы одновременно подписали пакт Бриана—Келлога и в этой же связи протокол, который носит Ваше имя. Точно так же мы вместе трудились, чтобы дать определение агрессора и мне доставляет особое удовольствие снова выразить мое восхищение тем счастливым и удачным решением, которое Вы нам предложили в момент бесконечных споров вокруг определения понятия агрессии.

Уже три года, как мы с той же искренностью сотрудничаем в Лиге Наций в интересах общего идеала мира.

Турецко-советская дружба является постоянным и ценным элементом не только во взаимоотношениях наших стран, но и вообще во всех областях, в которых расположены наши страны и в особенности в бассейне Черного моря. Таким образом, наша дружба стала крупным фактором в системе неделимого мира и коллективной безопасности. Я убежден также, что друзья мира оценят такое значение нашей дружбы. Мы желаем благосостояния наших народов, — это наше право, это даже наша обязанность. Но это благосостояние мы не можем мыслить себе иначе, как в среде счастливых народов.

Мир для нас и для всех, никакой агрессор не может ожидать с нашей стороны никакой помощи и поддержки — такова наша целостная политическая концепция.

Мы верим, господин народный комиссар, что наш визит даст новый толчок нашим взаимоотношениям в политической и экономической области и будет содействовать дальнейшей связи в области культуры. Наш визит засвидетельствует перед миром крепость нашей дружбы, которую ничто не может поколебать и которая всегда будет служить делу мира.

Именно в этом смысле я подымаю свой бокал за благосостояние народов дружественного Советского Союза, за рост его мощи, за здоровье уважаемого председателя Центрального Исполнительного Комитета Советского Союза г-на Калинина, за выдающегося председателя Совета Народных Комиссаров г-на Молотова, так же как и за Ваше здоровье, господин народный комиссар. И особо хочу я провозгласить тост за здоровье Вашего великого вождя Сталина!

Пребывание турецких министров в Москве

14 июля в 11 часов 30 мин. министр внутренних дел Турецкой республики г-н Шюкрю Кая в сопровождении депутата Великого Национального Собрания Турции Рахми Апак посетил председателя Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта при СНК СССР тов. И. И. Харченко.

В 17 часов 30 мин. гг. Теффик Рюштю Арас и Шюкрю Кая, сопровождающие министров лица и турецкий посол г-н Зеки Апайдын посетили мавзолей В. И. Ленина и возложили венок.

Затем г-н Шюкрю Кая, депутаты Великого Национального Собрания Турции гг. Рахми Апак и Шюкрю Шенозан и другие были на стадионе «Динамо», где состоялся грандиозный спортивно-гимнастический праздник.

(ТАСС).

МИХАИЛ ГРОМОВ

Высокий, рослый, атлетически сложенный человек. Серо-голубые русские глаза. Твердый рот. Медленная речь. Уверенные, спокойные движения. Таков внешний облик Михаила Михайловича Громова — Героя Советского Союза.

В семье советских летчиков имя Михаила Громова заслуженно пользуется величайшим уважением. Он — общепризнанный мэтр, учитель, тончайший знаток самолета. Его стиль — смелость, покоящаяся на точном расчете, смелость, соединенная с твердой уверенностью в себе, смелость, подкрепленная глубокими знаниями сложных законов авиации.

Над советской страной парит немало громовских питомцев — отличных летчиков, воспринявших стиль работы своего учителя. И каждый из них гордится тем, что ему выпала на долю честь быть учеником Громова:

— Ведь я учился у самого Михаила Михайловича!

Это, действительно, высокая марка!

Но и сам Михаил Михайлович Громов говорит о некоторых своих учениках с глубоким почтением и теплотой:

— Валерий Чкалов — ведь это мой ученик!

Впрочем, имя Михаила Громова известно и далеко за пределами нашей страны. Еще в 1926 году, когда Громов в трехдневном блистательном полете над Европой проверял качества первой советской машины «АНТ-3» — «Пролетарий», французские авиаторы, восхищенные отвагой неизвестного доселе советского пилота, избрали его членом клуба «Старых стволов», как «лучшего летчика мира 1926 года»...

С тех пор прошло 11 лет, а за это время по крайней мере в 11 раз выросла всесветная слава Михаила Громова, ибо он принадлежит к числу подлинно-творческих людей, неустанно совершенствующихся и никогда не останавливающихся на достигнутом. Всегда вперед, неустанно вперед!

Редко бывает так, чтобы с самых зеленых, юношеских лет человек твердо стал на путь определенной профессии. Обычно первые годы сознательной жизни уходят у юноши на искания. Стремления еще не оформились, способности отчетливо не выявились. Кем быть?

Михаил Громов принадлежит к числу тех счастливцев, которые уже на заре юности определили свой дальнейший жизненный путь. 14-ти лет он соорудил летающую модель, отдаленное подобие самолета, более правдоподобно названную громовскими сверстниками — «саранчей». 14-летний, высокий, голенастый мальчишка-реалист в ту пору впервые постиг радость преодоления пространства: его «саранча», пущенная в воздух с помощью резинового шнура, красиво пролетела шагов пятнадцать по прямой, вызвав вой восторга у наблюдавших мальчишек.

С тех пор Михаил Громов «заболел» любовью к авиации. Тогда еще гремели Уточкин, Васильев, Россинский... Они совершали перелеты, кажущиеся теперь смешными, а тогда по справедливости именовавшиеся героическими. Аэропланы тех лет были настолько рискованными машинами, что пилот, отправлявшийся в воздух, имел значительно больше шансов разбиться вдребезги, нежели благополучно вернуться на твердую землю. Но может быть, именно это и влекло к авиации бесстрашных людей, для которых смелый риск был неотделим от радости жизни.

Шла война, свинцовые тучи голода, нищеты и разорения надвигались на Россию, на полях Польши и Галиции плохо вооруженная и много раз предаваемая русская армия истекала кровью... Михаил Громов, как и многие юноши его времени, рвался на фронт. Его мечты принимали отчетливую форму: да, он будет летчиком! Пока Громов считал необходимым быть всесторонне подготовленным для своей героической профессии. Он должен быть сильным, ловким, мужественным. Михаил Громов учился стрелять и достиг в этом совершенства. Михаил Громов занимался тяжелой атлетикой и в 1916 году стал выдающимся спортсменом.

Михаил Громов, вчерашний реалист, поступил на авиационные курсы Жуковского. Лекции Жуковского, Ветчинкина, Муравьева открыли перед ним восхитительный мир аэродинамики. Борис Илиодорович Россинский на хрупком «Фарман-30» впервые поднял курсанта Громова в воздух. Сто пятнадцать лошадиных сил мотора «Сальмсон» вознесли Громова на вершину блаженства. Мир, опрокинутый навзничь, покорно раскинулся внизу. Именно тогда родилась у Громова мысль, которую он выразил много лет спустя:

— Я никогда не сложу крылья...

Летчик Бобков был воздушным «дядькой» Громова. Под его присмотром расправлял крылья этот соколенок. После того как соколенок налетал «целых» 43 минуты, его выпустили в самостоятельный полет. Соколенок стал соколом.

— Способный юноша, — говорили про него командиры, — далеко пойдет.

«Фарман-30» был сменен на более усовершенствованный «Вуазен», а после дополнительной тренировки под личным руководством Жуковского Михаил Громов стал летать на боевом истребителе «Моран Парассоль».

Революция призвала Михаила Громова в ряды своих бойцов. Большевики пришли на курсы и задали простой и прямой вопрос, на который следовало отвечать так же просто и прямо:

— Пойдете бомбить белых?

Громов ответил:

— Есть бомбить белых...

Михаил Громов, 19-летний юноша, стал летчиком-инструктором, чинил машины, разбитые на полях сражений, учил летать других и учился сам. На колчаковском фронте его утлая машина, которую по справедливости называли «гробом», много раз проникала в глубокие тылы противника. Красный пилот бомбил офицерские части и «инсусовы батальоны», рассеивал скопища «зеленых» и стяжал себе славу смелого, бесстрашного летчика. Уроки Жуковского, Россинского, Бобкова не прошли даром для Михаила Громова...

Дальнейший путь роста Михаила Михайловича Громова широко известен. Жизнь его была без остатка отдана родине. Работа в авиации несказанно увлекла его. Юношеские стремления превратились в жизненную цель. Слава его ширилась.

В 1925 году Громов совершает перелет Москва—Бейпин. В 1926 году — перелет Москва—Берлин—Париж—Рим — Вена — Прага—Варшава—Москва. В 1929 году европейский перелет на самолете «Крылья Советов». В 1934 году — ставит мировой рекорд в полете по замкнутой кривой без посадки на машине «РД» и получает звание Героя Советского Союза. В 1936 году на самолете «АНТ-35», воздушном экспрессе, совершает перелет Москва—Ленинград—Москва за 3 часа 38 минут. В 1937 году летит в Америку через Северный полюс, вслед за своим достойным и доблестным учеником Валерием Чкаловым.

Этот краткий, хроникерский перечень, если вдуматься в него, говорит о многом. Михаил Громов всеми своими делами показывает, как должен совершенствоваться человек. Один рубеж перейден, одна вершина взята, — вперед, к новым рубежам, новым высотам. Не останавливаться! Никогда не останавливаться! Никогда не считать, что достигнуто уже все, что определено в жизни.

Про Михаила Громова говорит, что ему везет. Удача не покидает его. Это верно: удача всегда и во всем сопутствует Громову. Забывают только об одном: Громов сам является творцом своих побед, своих удач.

В 1918 году, когда молодой Громов был инструктором в летной школе, он летал однажды на «Моран-Ж» — старенькой машине, видавшей виды, изрешетенной пулями.

Неожиданно машина попала в штопор. «Моран-Ж», вращаясь вокруг собственной



Тов. М. М. Громов надевает парашют перед полетом. Фото М. Калашникова.

оси, стремительно пошел вниз. С огромными усилиями Громов вывел машину из штопора, но она тотчас перешла в обратное вращение. Оказалось, что ветхое полотно правой плоскости расползлось по швам. Машина потеряла управляемость. Гибель казалась неизбежной.

Однако Громов ухитрился выйти из безвыходного положения, повалил машину на левую плоскость, сбавил газ и сделал посадку. Восхищенные и обрадованные товарищи, сбежавшиеся со всех сторон к месту ожидаемой катастрофы, увидели уцелевший «Моран» и живого, спокойного Громова, с хозяйским видом хлопотавшего у машины.

Во время полета в Бейпин самолеты Громова и Волковойнова оказались отрезанными от эскадрильи, попали в шторм и под проливным дождем пробирались по ущелью, держа курс на Байкал.

Сквозь пелену дождя то и дело выплывали крутые скалы, грозя гибелью пилотам. Громов шел впереди. Не раз казалось, что самолет попал в мышеловку, откуда нет выхода. Каменный коридор казался бесконечным. Единственным ориентиром служило русло мутной и капризной горной речки. В такие минуты даже опытный пилот может растеряться. Но Громов благополучно вывел машину из тупика, искусно обойдя нависавшие в густом тумане гранитные твердыни, и под проливным дождем сел на крошечном аэродроме Улан-Удэ.

В 1927 году, испытывая новый скоростной самолет на выход из штопора, поднявшись на высоту 2.200 метров, Громов начал делать витки. Первый виток, второй, третий, пятый, десятый!.. Плоский штопор, из которого нет выхода! Еще шесть витков! Гибель неизбежна. Надо выбрасываться на парашюте. Однако могучая центробежная сила как бы пригвоздила летчика к сиденью. Земля приближалась стремительно. Огромным напряжением воли и мускулов Громов все же оторвался от машины и на двадцать первом витке сделал прыжок. Первый свой прыжок с парашютом!..

Все окончилось благополучно.

Во время одного из испытательных полетов Громова на новой, необлетанной, только-что выпущенной машине оторвался мотор. Пламя охватило корабль. Мотор, сорвавшийся с рамы, повис около колеса. Все предвещало катастрофу. И все-таки Громов сумел посадить машину, посадить спокойно, как на курсантском учении...

О более мелких случаях, из которых, однако, любой мог привести к гибели, Громов и не вспоминает. Это пустяки. Стоит ли о них говорить!

В своей статье «Молодым пилотам» Михаил Громов пишет:

«Не надо смотреть на труд авиатора, как на труд легкий и только интересный. Труд пилота исключительно сложен, он требует от человека огромной выдержки и самообладания, физической выносливости, разностороннего развития, прекрасного знания авиации, географии, метеорологии, математики (и не только средней). Никогда на земле человеку не приходится вести такую напряженную и сложную работу, как пилоту в воздухе. С самого начала ученик должен овладеть безукоризненной постановкой самоконтроля. Если человек лишен самокритичности, если он не может анализировать свои движения, свое поведение, он никогда не может быть хорошим летчиком. Сколько бы человек ни летал, он всегда должен приобретать новое, ни один полет не должен пропадать даром...»

Михаил Громов в течение всей своей многогранной авиационной жизни воспитывал в себе волю, выдержку, самоконтроль...

Он всегда спокоен, выдержан, расчетлив, деловит. Кажется, что даже если земля разверзнется под ним, он спокойно перешагнет через пропасть, не оглянувшись.

Его жизнь строго регламентирована. Если ему для завтрашней работы нужен отдых, то ничто не вынудит его изменить намеченный распорядок. Сотня самых отчаянных репортеров не сумеет проникнуть к нему, если он сам того не захочет. Его товарищи по работе знают, что всякое опоздание, всякое смещение заранее установленных сроков Громов примет, как личную обиду. Раз сговорился — будь точен!

Наряду с неустанной тренировкой воли Громов тренирует свое тело, правильно считая, что крепкие мускулы пилоту нужны не менее, чем знание законов аэродинамики.

Известно, что в 1923 году, будучи уже известным летчиком, Громов вышел на арену тяжелоатлетических соревнований и получил звание чемпиона тяжелого веса, диплом и медаль. Пилот показал отличные результаты: жим двумя руками — 202 фунта, рывок одной рукой — 162 фунта, толчок двумя руками — 290 фунтов!

И надо сказать, что школа тяжелоатлетических соревнований помогла пилоту. Кто знает, как удалось бы Громову выброситься с парашютом из страшного штопора в 1927 году, не обладай он железной, натренированной физической силой.

В 1929—30 годах Громов увлекался боксом. Зачем бокс пилоту? Не драться же ведь ему в воздухе с бортмехаником или штурманом?!

Но бокс требует точности, расчета в движениях, выносливости. Эти качества позарез нужны и пилоту. Значит, надо учиться боксу.

Громов как-то сказал крылатую фразу:

— Человек, удовлетворенный собой, — погибший человек. Надо совершенствоваться всю жизнь!

Этому правилу сам он следует неукоснительно.

* * *

К полету в Северную Америку через полюс Громов и его славный экипаж готовились с превеликим тщанием. Каждый винтик сложнейшего мотора был проверен Громовым лично. При малейшей неполадке порочная часть изымалась. Мотор меняли три раза. Инженеры проклинали чудовищную требовательность Громова и одновременно восхищались ею. Часто Громов и его товарищи брались за карандаши и углублялись в сложнейшие расчеты, помогая инженерам и конструкторам.

При снаряжении самолета всем необходимым Громов вступал в суровые пререкания, требуя облегчения веса груза, борясь за каждый грамм.

— Доктор, — говорил он медленно и внушительно, — лекарство, которое вы мне положили, весит 50 граммов, а упаковка — 150. Нельзя ли сделать так, чтобы вес упаковки довести до минимума?

Впрочем, доктор не был в претензии к своим пациентам. Михаил Громов (а под его влиянием — весь экипаж) точно соблюдал установленный регламент дня. Во-время есть, во-время отдыхать, во-время спать, тщательно беречь силы. Ведь испытания организму предстоят серьезнейшие. Каждое нарушение душевного и физического равновесия может сказаться во время перелета.

— Замечательные пациенты, — говорит доктор восторженно.

...И вот гигантская птица, — славная добротная машина, сооруженная из советских материалов, на советских заводах, руками советских мастеров, — поднялась в воздух. Она стремительно пошла на север по великой Сталинской трассе Москва — полюс — Северная Америка.

За штурвал сел Громов — спокойный, мужественный человек, знающий цену себе и своей машине. Его экипаж, — отличный пилот Юмашев, мастер штурманского дела Данилин, — составлял монолитно спаянный коллектив. Они тепло простились со страной, пославшей их для совершения важнейшего дела. Родина проводила их тепло и любовно, как ласковая мать провожает своих любимых сынов.

И вот путь окончен. Доблестные соколы долетели до границ Мексики! Кипучий Сан-Франциско, намеченная цель полета, остался далеко позади...

Поставлен мировой рекорд. Совершен героический подвиг мирового масштаба, мирового значения!

Полет Громова вплел новую драгоценную ветвь в венок славы советской страны.

Путь: Москва—полюс—Северная Америка стал освоенной трассой для нашей авиации.

Сбылось горделивое пророчество Михайлы Ломоносова, великого русского ученого и поэта:

«Колумбы Росские презрев угрюмый рок,
Меж льдами новый путь отворят на восток,
И наша досягнет в Америку держава»...

Н. КРУЖКОВ.

СЕРГЕЙ ДАНИЛИН

«Побороть страх можно или пренебрежением опасностью или с помощью знаний; как правило, последний путь является лучшим»

(Ассен Джорданов — «Ваши крылья»).

Незадолго до старта мы сидели с штурманом самолета «АНТ-25» Сергеем Алексеевичем Данилиным в одной из комнат штаба Научно-исследовательского института военно-воздушных сил РККА. Экипаж только-что закончил один из последних испытательных полетов. Командир воздушного корабля Герой Советского Союза М. М. Громов беседовал в коридоре с инженером Стоманом. Второй пилот Юмашев собирался в Москву.

Мы говорили о трассе предстоящего завтра — послезавтра перелета. Прочерченная на карте красная линия начиналась здесь, в Москве, и *тянулась далеко-далеко* над лесами и тундрой, над островами, пересекала моря и океаны, проходила над Северным полюсом, продолжала свой путь сквозь ледяную пустыню и горные кряжи, заканчиваясь на чужом американском материке. Порой линия шла безукоризненно прямо, порой делала зигзаг и снова выпрямлялась. То был грандиозный маршрут самолета «АНТ-25»: СССР — США через Северный полюс.

Штурман Данилин рассказывал о трассе.

* * *

В октябре 1929 года тринадцать самолетов отправились в большое воздушное путешествие *по Советскому Союзу*. Они летели по замкнутому кругу: Ленинград — Оренбург — Уфа — Пермь — Вятка — Ярославль — Ленинград. Таков был маршрут скоростного состязательного перелета общим протяжением свыше 5.000 километров.

Это был очень тяжелый перелет. Он осуществлялся осенью, когда едва ли не по всей трассе самолеты попадали то в полосу сплошных туманов, то непрерывных ливней.

Первой к финишу пришла флагманская машина *«Р-1»*. *Она показала прекрасное* время, проделав весь путь без единого происшествия. Таких блестящих показателей не имела ни одна машина, участвовавшая в перелете. Флагманский самолет «Р-1» пилотировал командир испытательной эскадрильи Козлов, штурманом летел Данилин.

В июле 1936 года из Москвы в Прагу отправлялась авиационная делегация Советского Союза во главе с начальником военно-воздушных сил РККА тов. Алкснисом. Делегация летела на самолете «АНТ-6», *которым управлял летчик* А. Юмашев. Над Карпатами машина шла в густых облаках на высоте 3.500 метров. Мастерскому пилотированию Юмашева помогали огромный опыт и богатейшие знания штурмана С. Данилина.

1 мая 1937 года над Красной площадью шли развернутым строем боевые воздушные корабли. Всеобщее восхищение вызвала тогда скоростная группа. Она пронеслась вихрем, оставив в памяти москвичей *незабываемое впечатление*. *Флаг-штурманом* скоростной группы был Сергей Данилин. В пятый раз участвовал он в первомайских воздушных парадах страны в качестве флаг-штурмана, водя то тяжелые корабли, то скоростные.

* * *

Ему 36 лет. Но в Научно-исследовательском институте военно-воздушных сил он — один из старейших работников. 3 мая 1937 года исполнилось 15 лет с тех пор, как С. А. Данилин работает в институте.

Он начал хронометражистом. Это была первая ступень в завоевании им специальных знаний. Потом Данилин стал аэрологом. Наука о воздухе, исследования высших слоев атмосферы увлекли его. Он *отправлял в небесную высь шары-пилоты*, шары-зонды, воздушные змеи с барографами, термографами, анемографами. Самопишущие приборы возвращались на землю с ценными сведениями о состоянии воздушного океана. Он высчитывал, составлял сводки, вычерчивал схемы.

В 1923 году аэролог Данилин поднялся на высоту в 5.000 метров. На различных высотах он видел и туман, и слоистые облака, и дождевые, и перистые... Вокруг него проносились воздушные вихри, ветер яростно гнал облака, порой *сталкивая* их. Самолет проходил сквозь теплые и холодные *фронты, попадал в полосу дождей*, встречал разнообразные потоки воздуха.

Потом Данилин испытывал самолеты в качестве летчика-наблюдателя. Новый мир мудрых и точных приборов окружал его в кабине летнаба. Он измерял в воздухе угол сноса самолета и его путевую скорость с помощью визира или оптического прицела. Перед его глазами висели графики поправок высотомеров, указателей скоростей, девиации компасов.

Данилин узнавал множество замечательных и поучительных вещей. Он читал уйму *специальной литературы*, без устали занимался, летал, записывал, составлял таблицы поправок к работе приборов.

Отдыхал на стадионе. Центрхавбек Данилин яростно отражал натиск линии нападения противника, молниеносно отбирал самый опасный мяч, немедленно передавая его быстрому правому краю. Когда врачи запретили играть в футбол, он переключился на теннис. Теперь его крепкую, мускулистую фигуру можно часто увидеть *на кортах*. Но Сергей Алексеевич считает себя теннисистом посредственным, явно сожалея об оставленном «поприще» центра полузащиты...

Данилину доверили руководить отделением оборудования самолетов Научно-исследовательского института военно-воздушных сил РККА. Он продолжал учиться, творил, испытывал существующие приборы и конструировал новые, готовил сам учебник по аэронавигации, писал наставления и практические указания для штурманской службы воздушного флота.

Получив звание инженера, будучи руководителем большого отделения института, он продолжал оставаться штурманом, не отказываясь от своей замечательной и увлекательной профессии. Штурман Данилин поднимался на машинах в неизведанные высоты, прокладывал курсы для новых трасс, испытывал навигационные приборы.

Конструктор Данилин изобретал, чертил схемы, производил расчеты. Он сконструировал *новые приборы для слепых полетов*: щуп-лот и лот-высотомер, обобщил и разработал методику слепых полетов.

Год назад С. А. Данилин был награжден советским правительством орденом Красной Звезды.

* * *

Среди пилотов, штурманов, механиков, работников института Сергей Алексеевич *пользуется большим уважением*, авторитетом и любовью. Он располагает к себе исключительной скромностью, отзывчивостью, постоянной готовностью помочь, посоветовать, передать свой колоссальный опыт товарищам по работе.

Известно, что авиационный народ трудно удивить хладнокровием. Советские летчики и штурманы не раз демонстрировали миру свои изумительные качества.

Но даже и в этой среде спокойствие *Данилина вызывает* у всех *чувство особого* восхищения. Не один пилот, попадавший с штурманом Данилиным в тяжелые переделки, рассказывал о его исключительной организованности, выдержке и дисциплинированности.

Когда его спрашивают: «Откуда у вас такое хладнокровие, куда деваются ваши чувства — страх, колебания, сомнения?», он отвечает, смеясь: «В полетах мои чувства бывают упрятаны так далеко, что они *перестают быть видимыми не только для* окружающих, но даже и для меня. В слепом полете, особенно, я просто отказываюсь от своих чувств, ибо доверяться им никак нельзя. Тогда я живу только приборами и своими знаниями, верю только в них. До сих пор они меня не подводили».

Руководитель передового в институте отделения оборудования самолетов, инженер-*конструктор*, *первоклассный аэронавигатор*, автор учебника, первого наставления по слепому полету, многочисленных указаний по штурманскому делу, воспитавший не один десяток аэронавигаторов, Сергей Алексеевич освоил еще одну профессию. В баснословно короткий срок он изучил летное дело и управляет теперь сам учебно-тренировочной машиной. Из скромности он рассказывает об этом очень скупо, считая свои самостоятельные полеты сущим пустяком.

* * *

— Вы спрашиваете, что для меня в этом перелете нового? Абсолютно все. Условия Арктики, в которых я еще не летал. Необычайная трасса. Большое протяжение пути. Но для меня всякий полет — это большое, новое событие, на котором я продолжаю совершенствоваться. Тем более — *полет из Москвы через Северный* полюс в Северную Америку.

— Заранее трудно определить, где и сколько нам придется лететь вслепую, — говорит С. А. Данилин, — но я знаю всю навигационную аппаратуру, как самого себя. Все приборы создавались и испытывались при мне, с моим участием. Я верю им!

* * *

Сейчас они закончили свой *блестящий* маршрут. С момента старта на дорожке *Щелковского аэродрома, выложенной* шестигранными плитами, прошло уже много часов.

Все многомиллионное население нашей страны жило в эти дни, в эти часы смелым, бесстрашным полетом Громова, Юмашева, Данилина. Люди читали короткие сообщения с борта самолета: «Все в порядке». И люди были спокойны.

Мы были спокойны и уверены за самолет, за мотор, за аппараты. Мы были спокойны и уверены за экипаж, *ибо знали*: воздушный корабль ведут испытанные летчики нашей страны — Михаил Громов и Андрей Юмашев. Кораблю прокладывает курс, выбирая в воздушном океане безопасные пути, штурман Данилин.

А. ПОНЕВЕЖСКИЙ.

ВСЕСОЮЗНЫЙ РЕКОРД КОМБАЙНЕРА ТРОФИМА КОСТЕНКО

РОСТОВ-на-ДОНУ, 14 июля. (**Корр. «Правды»**). Поздно вечером 13 июля молодежный аггрегат знатного комбайнера Трофима Костенко подвел итог 20-часовой уборки на сцепе двух «Сталинцев» (Каневская МТС, Штейнгартского района). Итог рекордный: убрано 141 гектар, в том числе 71 гектар ячменя при средней урожайности в 15—16 центнеров с гектара и 70 гектаров пшеницы при средней урожайности в 24—25 центнеров с гектара. Работа признана отличной. Аггрегат вела трактористка-орденоносец Паша Ковардак. Следует отметить, что один из комбайнов простоял в рабочее время из-за неисправности радиатора около 8 часов. Не будь этого, результат уборки был бы еще выше. Тов. Костенко и весь коллектив его аггрегата, соревнующегося с аггрегатом Константина Борина, обязался в ближайшие сутки убрать до 160 гектаров.

Успешно соревнуются и другие комбайнеры Штейнгартского района. Комбайнер тов. Лиходеев (Красносельская МТС) сцепом двух «Сталинцев» вчера убрал 100 гектаров.

Высока выработка и на «Коммунарах». Тов. Овчаров убрал «Коммунаром» 29,5 гектара, тов. Бойко — свыше 24 гектаров, тов. Мовчан — 27 гектаров, тов. Сергиенко — 24 гектара.

Комбайнерка Приморско-Ахтарской МТС (Приморско-Ахтарский район) Вера Клешнева убрала «Коммунаром» в колхозе имени Ленина за 11 рабочих дней 310 гектаров при высоком качестве уборки.

Участник соревнования комбайнер Семибалковской МТС тов. Волохов сцепом двух «Сталинцев» за 10 рабочих дней убрал 686 гектаров. Высока выработка у стахановца комбайнера Таманской МТС тов. Остапенко. Работая «Коммунаром», он *довел выработку до 35 гектаров в день*. Комбайнер Горько-Балковской МТС тов. Золотарев 12 июля убрал 44 гектара, при средней урожайности в 32 центнера с гектара.

—o—

ОРДЕНОНОСЕЦ МЕЩЕРЯКОВ СНИМЕТ ХОРОШИЙ УРОЖАЙ

САРАТОВ, 14 *июля*. (ТАСС). Через несколько дней орденоносец Мещеряков (*колхоз им. Фрунзе* Пугачевского района) начнет уборку небывалого в Заволжье урожая. Каждый гектар пшеницы на площади в 127 га даст не менее 250 пудов зерна высокого качества. На участке в 10 гектаров урожай пшеницы сорта «Саррубра» ожидается в 500 пудов зерна с гектара.

Бригада Мещерякова провела огромную работу, чтобы добиться такой высокой урожайности. Весной высевались семена лишь стопроцентной всхожести. В посевы внесены минеральные удобрения. Сев всех *культур, в том числе и поздних, продол*жался 12 дней. Еще задолго до появления всходов была нарезана мелкая оросительная сеть. Поля тщательно пропололи. Посевы получили по 2 полива и по 2 подкормки.

—o—

НОВЫЕ УСПЕХИ ДНЕПРОПЕТРОВСКИХ КОМБАЙНЕРОВ

ДНЕПРОПЕТРОВСК, 14 июля. (**Корр. «Правды»**). Комбайнер В. Рогачевской МТС, Б.-Лепетихского района, тов. Железняк сцепом двух «Сталинцев» убрал 10 июля 114 гектаров озимой пшеницы.

12 июля мастер комбайнирования Высокопольской МТС, Фриц-Геккертовского района, тов. Лысовол аггрегатом из двух «Сталинцев» убрал 115 гектаров, перекрыв этим рекорд комбайнеров Чмыхало и Бестфатера.

МИРОВОЙ РЕКОРД ДАЛЬНОСТИ

В ноябре 1906 года французский летчик Сантос Дюмон поднялся над аэродромом, сделал небольшой круг и сел. Его самолет пробыл в воздухе несколько минут и пролетел 220 метров. Это был первый мировой рекорд дальности полета по замкнутому кругу, зарегистрированный Международной *авиационной* федерацией (ФАИ). С тех пор вот уже свыше 30 лет *летчики всего мира соревнуются* в установлении рекорда дальнего полета без посадки.

Международная авиационная федерация своим спортивным кодексом предусматривает два мировых рекорда дальности полета: без посадки по прямой линии (расчет ведется по прямой между точкой взлета и точкой посадки по ортодромии) и по замкнутому кругу без посадки в пути, но с посадкой в точке взлета.

Интересна и показательна борьба за установление этих мировых достижений. После *полета французского* летчика Сантос Дюмона рекорд дальности по замкнутому кругу *был побит* 34 раза! 28 раз его устанавливали французские летчики, 3 раза — итальянские, 1 раз — бельгийские, 1 раз — американские и 1 раз — немецкие. Борьба летчиков была весьма упорной.

В 1912 году французский летчик Фурни впервые пролетел свыше тысячи километров.

Первый рекорд дальности, превышающий десять тысяч километров, установили французские летчики Ле-Бри и Доре, пролетевшие в июне 1931 *года расстояние* в 10.371 километр 51 метр. Нынешний *мировой рекорд* дальности полета по замкнутому кругу принадлежит французам Боссутро и Росси: они пролетели 10.601 километр 480 метров. Это было в 1932 году.

С тех пор этот рекорд никем официально не перекрыт.

Значительно лучших результатов добились наши советские летчики — Герой Советского Союза тов. Громов, тт. Филин и Спирин, пролетевшие в 1934 году 12.411 километров по замкнутому кругу. Но так как *в то время мы еще не были членами* Международной авиационной федерации, *это достижение не вошло в список* рекордов ФАИ.

Не менее упорная борьба шла за установление мирового первенства в дальности полета *по прямой*. Первый такой рекорд был установлен французами Аррашаром и Леметром, пролетевшими в феврале 1925 года 3.166 километров. С тех пор *зарегистрировано* 12 мировых рекордов полета по прямой линии. 7 из них принадлежат французским летчикам, 3 — американским, 1 — итальянским и 1 — английским.

После первого достижения Аррашара и Леметра французские летчики Жирье и Дордилли в июле 1926 года *пролетели по* прямой из Ле-Бурже (Париж) до Омска. Расстояние — 4.175 километров 9 метров. Борьба за этот рекорд начинает захватывать все *бо́льшие и бо́льшие* группы летчиков.

Известный американский пилот Линдберг в мае 1927 года впервые совершил перелет из Нью-Йорка в Париж через Атлантический океан (5.809 километров). Это был новый мировой рекорд дальности полета по прямой, который продержался всего 16 дней. Американский летчик Чемберлин в первых числах июня вылетел из Нью-Йорка и опустился на аэродроме в Ислебене, пролетев 6.294 километра.

На следующий год, в мае 1928 г., итальянские летчики Ферраріи и Дель Прете превзошли этот результат почти на тысячу километров, а в сентябре 1929 года французы Кост и Беллонт пролетели уже 7.905 километров.

В 1931 году американские летчики пролетели 8.065 километров из Бруклина в Истамбул. Их рекорд держался почти два года. Только в 1933 году достижение американцев перекрывается английскими летчиками, проделавшими путь в 8.544 километра. Наконец, в том же 1933 году *французы Росси и Кодос пролетают по прямой* расстояние, равное 9.104 километрам, и устанавливают мировой рекорд, не перекрытый до сих пор.

Полет Героя Советского Союза тов. Громова, тт. Юмашева и Данилина на самолете «АНТ-25» из Москвы в Северную Америку через полюс был заявлен, как попытка побить мировой рекорд дальности перелета *по прямой без промежуточной посадки*. Чтобы перекрыть установленный Росси и *Кодосом рекорд*, нужно было *пролететь* на 100 километров больше, т. е. не менее 9.204 километров.

Согласно правилам спортивного кодекса Международной авиационной федерации, отклонение в сторону (не больше 10 проц. расстояния по прямой) зачитывается как полет по прямой, если в поворотных пунктах имеются специально назначенные *спортивные комиссары*.

Спортивная комиссия Центрального аэроклуба СССР назначила своих спортивных комиссаров в трех пунктах Арктики. На полярной станции мыса Столбового спортивным комиссаром назначен старший метеоролог тов. Козлов, на острове Рудольфа — летчик тов. Козлов и на острове Колгуев — старший метеоролог тов. Боков.

Перед вылетом самолета спортивная комиссия Центрального аэроклуба обратилась к авиационной ассоциации Канады с просьбой назначить спортивного комиссара *в Эдмонтоне* и к *Национальной* авиационной ассоциации США — выделить спортивных комиссаров *для* регистрации места посадки самолета в Северной Америке и *для проверки пломб на бензиновых и масляных баках и барографах*. Центральный аэроклуб *получил ответ от* Национальной авиационной ассоциации, в котором сообщалось, что спортивные комиссары по нашей просьбе уже назначены.

*Спортивная комиссия Центрального аэро*клуба установила на самолете 3 барографа, которые имеют 4-суточный ход барабана и 7-суточный завод механизма. Барографы, *снятые с самолета американски*ми спортивными комиссарами, будут пересланы в Москву, *в лабораторию Центрального* аэроклуба СССР, коей является Московский институт точной индустрии. Барографы должны показать, что самолет в пути *не имел* промежуточных посадок.

Через полчаса после отлета «АНТ-25» Центральным аэроклубом СССР послана Национальной авиационной ассоциации США *телеграмма следующего содержания*: «Самолет «АНТ-25» с экипажем — Громовым, Юмашевым и Данилиным вылетел из Москвы 12 июля в 3 часа 21 минуту по московскому времени».

По нашим расчетам, расстояние между *точкой вылета самолета* «АНТ-25» в Москве и точкой его посадки в США по *ортодромии превышает* 10.000 километров. Таким образом, советские летчики значительно *превысили мировой рекорд дальности* полета по прямой. По получении точных координат места посадки, донесений спортивных комиссаров Национальной авиационной ассоциации США и прибытии установленных на самолете приборов в Москву Центральный аэроклуб СССР им. А. В. Косарева поставит перед Международной авиационной федерацией (ФАИ) *вопрос об* утверждении нового мирового рекорда дальности *полета по прямой*.

Комбриг М. ДЕЙЧ.

АНДРЕЙ ЮМАШЕВ

«Движение птицы всегда должно быть над облаками, дабы крыло не намокало и дабы имелась возможность открыть больше стран».

Леонардо да Винчи.

I

Вот как Андрей Борисович Юмашев стал летчиком, вот как закалил он свою волю.

О своей жизни Андрей Юмашев говорит со свойственной ему скупостью и лаконичностью: «Родился в Питере, воспитан в Красной Армии». В Питере Андрей учился *в реальном училище, потом поступил* в художественную школу. Он увлекался живописью и *готовился* в Академию художеств. Пятнадцатилетнему юноше — светловолосому и мечтательному — сулили художественное будущее. Но в годы революции Андрей решил сменить кисть художника на винтовку бойца, добровольно ушел в Красную Армию. Его зачислили в артиллерийский дивизион.

Еще будучи юнцом — в тысяча девятьсот девятнадцатом году — Андрей Юмашев уехал на Южный фронт. Жил в окопах, *был бойцом, номером в артиллерийской* батарее, разведчиком. Он выделялся своей находчивостью, спокойствием, смелостью. Молодой и проворный, он проникал в самые опасные места фронта, наблюдал за противником, всегда возвращался улыбающимся и невредимым. После разгрома Врангеля Андрей остался на Украине. Шла жестокая борьба с бандами Махно. Бойцы жили в состоянии вечной тревоги. Шли по пятам врага, окружали его, *дрались, терпели поражения и* побеждали. Люди любили свободу, и во имя человеческого счастья они не жалели своих жизней. Красная Армия пробудила в этих людях новые чувства, она привила им крепкую волю, решимость, отвагу, бесстрашие. Эти качества проверялись и оттачивались на войне, на фронте, в окопах, в смертельных схватках.

Он был молод, Андрей Юмашев, ему нехватало знаний. Он уже стал командиром-артиллеристом, ему *нравилась* математика артиллерийского боя: в одной цифре выражен глубокий стратегический смысл. После гражданской войны Андрей решил учиться. Вечерами он бродил по украинским степям и обдумывал: какое будущее избрать, какую новую цель перед собой поставить? Случай подсказал ему выбор. Андрея Юмашева послали на учебу в ар*тиллерийско-техническую школу*. Он приехал в Москву и с огорчением узнал, что в эту школу набор уже окончен. Надо было возвращаться в полк. Андрей стоял в комнате военного комиссара, повторяя про себя: «Какая неудача, какая неудача!»

Комиссар взглянул на этого высокого, светловолосого и загорелого человека, успокоил его:

— *Вы еще очень молоды*, артиллерийская школа от вас не уйдет... Впрочем, а *не хотите ли вы стать авиатором?*

Перед ним открывалась новая жизнь.

В школе летчиков инструктора звали Карп. Это был низкорослый и медлительный человек, но у него были легкие крылья. Его прозвали «ласточкой». Карп приучал людей к воздуху, наделял их хладнокровием и выдержкой. Был строг и придирчив, всегда и всюду требовал *четкости и точности*. Когда Андрей Юмашев в первый раз улетел без «легких крыльев ласточки», без Карпа, сверкало теплое мартовское солнце. Это было в тысяча девятьсот двадцать четвертом году.

Юмашев попросил научить его высшему пилотажу. В те годы это было пределом человеческих дерзаний: «мертвая петля». Учителем был выделен летчик Рейтер. *Андрей Юмашев принадлежал* к числу людей увлекающихся и страстных, целиком отдающихся своему любимому делу. Вскоре Юмашев умел не только летать, но и «кувыркаться» в воздухе: петлил, описывал глубокие восьмерки, делал боевые развороты, переворачивался через крыло, уходил в штопор, пикировал, скользил вниз, быстро теряя высоту, парашютировал на самолете, удерживая машину на малой скорости.

— Куда бы вы хотели ехать, в какую часть? — спросили Юмашева, когда он окончил школу.

Андрей Юмашев подумал несколько мгновений, улыбнулся и тихо ответил:

— Если можно, — в истребительную!

II

Жизнь среди летчиков-«истребителей» оказала большое влияние на формирование характера Андрея Юмашева. «Истребитель» должен отличаться упорством и настойчивостью. Человек, летающий на скоростном истребителе, должен не только мастерски владеть своей машиной, но и в совершенстве владеть своими нервами, сердцем, чувствами. В бою истребитель стремится «прижать к земле» противника, заставить снизиться или разбить его в воздухе, обезоружить или уничтожить. Истребитель должен быстро подняться ввысь над врагом или расстреливать его в упор. Два самолета несутся друг против друга, и побеждает тот, кто крепче волей, кто более смел и настойчив, а погибает тот, кто хоть на сотую мгновения усомнился в своей силе, дрогнул, выпустил «из рук свои нервы». Советские истребители тем сильны и непобедимы, что они управляются летчиками, вооруженными большевизмом, людьми, которые по природе своей, по характеру воспитания не могут дрогнуть, не могут отступить. И в окружении таких людей *начал свою авиационную жизнь* Андрей Юмашев. Нужно было вместе со всей эскадрильей *подниматься на большую* высоту. Долго пикировать, приучить себя к быстрой, мгновенной реакции и ориентации. В любых положениях самолета метко стрелять, прекрасно владеть искусством высшего пилотажа. В истребительной авиации были тогда лучшие летчики. Они создали традиции непрестанного совершенствования и движения вперед. У входа в *ангар висел лозунг: «Летчик-истребитель, учись!»* Не довольствуясь своими знаниями, Юмашев перешел в высшую школу воздушного боя и успешно окончил ее. Он вернулся в отряд, в эскадрилью, возмужалый, серьезный, сосредоточенный. Теперь уже и он учил молодых пилотов. Поднимался с ними в воздух, показывая сложные боевые операции, в воздухе экзаменовал и испытывал летчиков, а на земле говорил им:

— Запомните: у вас *есть нервы, но* когда нужно, они должны стать железными.

Андрей Юмашев находил еще время для конструкторской работы, вместе с летчиком Грибовским строил планеры. И уже



в 1925 году планерист Юмашев выступил *на международных планерных состязаниях* в Коктебеле. Вскоре после этого Юмашева *пригласили* в Научно-исследовательский институт военно-воздушных сил Красной Армии.

Здесь он встретился с другим летчиком, человеком большой авиационной культуры и большого мастерства — Михаилом Громовым. Здесь он приобрел новую профессию: *летчика-испытателя*.

III

Испытание новых машин — дело сложное, опасное и трудное. У летчика-испытателя каждый день жизни равен подвигу. Семьдесят два типа новых самолетов испытывал Андрей Юмашев. Семьдесят две конструкции выдерживали придирчивый экзамен летчика-испытателя. Все самолеты подчинены единым аэродинамическим законам. *Но у каждой машины есть свой характер*, свои особенности, свои качества. Юмашев поднимал самолет в воздух и оставался с ним наедине. Он разговаривал с самолетом на своем особом языке, оживлял приборы, которые становились чувствительными и послушными, испытывал самолет на скорость, на маневренность, на грузопод'емность, на дальность. Самолет, впервые поднятый в воздух, может развалиться, обнаружив ошибку конструктора или погрешность завода, — и тогда летчик должен спасаться на парашюте. К этому он всегда должен быть приготовлен. В воздухе, во время испытательных полетов, Андрей Юмашев все время находился лицом к лицу с опасностью. И профессия испытателя выработала в нем хладнокровие и самообладание.

Блестящий дальний полет Юмашев совершил на четырехмоторном самолете «АНТ-6». Летчик вел тяжелую машину во время полета Я. И. Алксниса в Прагу. День был дождливый, над Чехословакией полная облачность, Карпаты были закрыты облаками. *Но откладывать полет нельзя было*, и Юмашев провел свой корабль по приборам, идя по узкому «коридору», который был вычерчен у штурмана Данилина на карте.

В Праге советским летчикам продемонстрировали спортивный самолет. На нем совершались продолжительные полеты вверх колесами. Юмашев сразу заинтересовался этим самолетом. Ему любезно разрешили валететь. И к всеобщему удивлению советский летчик проделал сразу весь пилотаж, который демонстрировался чехословацкими авиаторами. Впервые он совершил обратную мертвую петлю — вверх колесами.

Во время полета из Праги в Москву — снова в тумане, в облаках, вслепую — Юмашев решил начать высотные полеты. Уходя от тумана, летчик поднял свой самолет на большую высоту. У него мелькнула мысль: значит, на этой машине можно итти вверх с грузом. Надо испытать! И *Андрей Юмашев увлекся «высотной идеей»*.

В Щелкове, на белой, залитой солнцем стене вывешен широкий разграфленный лист. Бесстрастной рукой выписаны в клетки этого листа мировые авиационные рекорды. Здесь сконцентрированы величественные результаты человеческого героизма, мужества и отваги. В этой таблице воля людей, их дерзость и страсть, таланты и знания переведены на язык сухих цифр. Две клетки листа перечеркнуты, и на то место, где значились имена итальянского летчика Антонини и французского летчика Люсьена Купа, вписано имя майора Юмашева.

Всем памятно это: Андрей Юмашев нагрузил самолет «АНТ-6» пятью тоннами сухого песка и по прямой линии начал набирать высоту. Черный квадрат барограммы сохранил для истории авиации этот блестящий и тщательно продуманный валет. Юмашев поднялся на высоту 8.102 метра и оставил позади себя французского летчика. *Через несколько дней* неутомимый и всегда увлеченный авиатор взял на борт самолета уж десять тонн и побил рекорд итальянского летчика. В тот же день товарищ Сталин поздравил Юмашева с достижением рекорда высоты на четырехмоторном самолете. «Желаю вам новых успехов», — писал товарищ Сталин. И летчик Андрей Юмашев вместе с Михаилом Громовым начал готовиться к этим успехам.

Андрей Юмашев переселился в Щелково. Вся жизнь вспомнилась ему. Теперь все способности, данные природой и *приобретенные воспитанием, надо было собрать* и подчинить их единой цели — перелету. Три дня надо было пробыть в воздухе. Вести самолет, трудиться, пробиваться сквозь циклоны, прокладывать новые пути, нести крылатую славу СССР через полюс, океан, из одного земного полушария в другое, через весь мир. Юмашев готовился к полету, как к самому большому событию в своей жизни. *Этот внешне спокойный и сдержанный* человек ходил возбужденный; каждый шаг его приобретал особый смысл; жизнь его была яркой и полнокровной, и он это с особой силой чувствовал в дни кануна старта. Человек чувств, но не внешнего их проявления, Андрей Юмашев уезжал отдыхать и успокаиваться в Москву, где его ждали его картины.

Накануне отлета Андрей Юмашев закрыл чехлами картины, начатые и недописанные, простился с родными и уехал в Щелково. Он был спокоен, он верил в успех. *Машина испытана* и крепка. Путь изучен и продуман. Командир самолета опытен, уверен *в своих силах, смел, готов к любым* испытаниям. Штурман, этот человек, мыслящий градусами и углами, пользуется славой искусного навигатора. А он сам, второй пилот? Он тоже готов к полету, ведь годами закалялась его воля, вырабатывались в нем черты, характер, которые присущи большевикам. «Желаю вам новых успехов», — писал ему Сталин. На рассвете двенадцатого *июля* Андрей Юмашев поднялся над землей, «поближе к солнцу», как любит он говорить, чтобы завоевать этот успех, благородно и гордо поднять его над всем миром.

О. КУРГАНОВ.

Японцы готовят наступление на Бейпин

ПЕРЕГОВОРЫ МЕЖДУ ЯПОНСКИМ КОМАНДОВАНИЕМ И КИТАЙСКИМИ ВЛАСТЯМИ ПРЕРВАНЫ

БЕЙПИН, 14 июля. (ТАСС). Японские войска продолжают усиленную подготовку к широким военным действиям. В Тяньцзинь прибыло еще 4 эшелона с японскими войсками, 10 танками и 20 броневтомобилями. В числе прибывших японских войск имеется саперная часть. 13 июля в Тяньцзине насчитывалось 32 японских самолета. Общее число японских войск, прибывших вчера в Тяньцзинь, по сообщению агентства Сентрал Ньюс, достигает 4 тыс. человек.

По данным из иностранных военных кругов, 10 тыс. японских солдат находятся на пути между Шанхайгуанем и Тяньцзинем. Вчера над Шанхайгуанем летало 100 японских военных самолетов. Печать сообщает, что части японских войск, прибывающие из Манчжурии в Тяньцзинь, направляются на запад в сторону Бейпина. Японские войска прибывают также с севера через все проходы в Великой китайской стене и концентрируются в районе севернее Бейпина. Многие отряды сопровождаются танками или броневтомобилями. Японские военные корабли доставляют в Тангу (порт вблизи Тяньцзиня) военные припасы, которые направляются затем на японскую концессию в Тяньцзине.

В районе военных действий южнее Бейпина китайские деревни заняты японскими войсками. Установлены полевые радиостанции, проводится полевой телефон, у населения реквизируются арбы. Вчера японские войска заняли Шифанюань, в 5 км западнее Бейпина, и пытались продвинуться также в северном направлении, но были задержаны китайскими войсками. При этом китайские войска захватили у японцев одно орудие.

13 июля рано утром больше тысячи японских солдат начали атаку на Наньюань (южнее Бейпина, где находится аэродром). После двухчасового боя атака японских войск была отбита. Железнодорожное полотно между Бейпином и станцией Фынтай разрушено японскими войсками.

В ближайшие дни ожидается наступление японских войск на Бейпин. Из Бейпина началось бегство японцев и китайцев — японских агентов. В настоящее время город почти полностью окружен японскими войсками. 13 июля днем батальон японских войск, прибывших из Губэйкоу с четырьмя танками и семью траншейными мортирами, атаковал китайские войска близ бейпинских ворот Ютиньмын, пытаясь войти в город. В последовавшем сражении обе стороны понесли значительные потери. Два японских грузовика с боеприпасами взорвались.

13 июля вечером в Бейпине прекратились всякие переговоры между японским командованием в Северном Китае и китайскими властями. Вся китайская печать подчеркивает исключительную серьезность положения. Печать указывает на необходимость контроля над снабжением населения продовольствием на случай осады японцами отдельных городов. Вся печать и все общественные круги безоговорочно требуют сопротивления.

ЛОНДОН, 14 июля. (ТАСС). Как сообщает шанхайский корреспондент газеты «Морнинг пост», в авторитетных кругах заявляют, что 15 июля должно начаться широкое наступление японских войск.

ТОКИО ПРОДОЛЖАЕТ ПОЛИТИКУ ПРОВОКАЦИЙ

ТОКИО, 13 июля. (ТАСС). В коммюнике военного министерства, опубликованном вчера утром, указывалось, что Китаю необходимо дать надлежащий урок. В этом отношении весьма характерна речь Коноэ на совещании с представителями политических кругов. Коноэ подчеркнул, что «отправка значительных сил в Северный Китай стала неизбежной». Коноэ далее заявил: «Япония будет продолжать мирные переговоры» и сейчас же оговорился: «Мы посылаем войска не потому, что мирные переговоры безнадежны, а потому, что придерживаемся политики отправки войск с целью побудить Китай к пересмотру своей позиции». По словам Коноэ, в Северный Китай будут отправлены «значительные силы из Манчжурии, Кореи и собственно Японии».

Представитель министерства иностранных дел заявил иностранным корреспондентам, что японскому правительству известно желание нанкинского правительства вести с ним переговоры об урегулировании инцидента в Люкоуцзяо. Однако японское правительство по ряду соображений не намерено считаться с этим желанием. К тому же, сказал представитель, все дело по сути имеет военный характер и поэтому должно быть урегулировано с местными китайскими властями.

Английский план международной консультации

ВАШИНГТОН, 13 июля. (ТАСС). Государственный секретарь Хэлл заявил, что он получил от английского правительства сообщение. О содержании этого сообщения Хэлл ничего не сказал. Печать, повидимому инспирированная, передает, что английское правительство в этом сообщении предлагает международную консультацию о положении на Дальнем Востоке.

Хэлл заявил, что английское сообщение было получено после того, как он беседовал с представителями Японии и Китая. Как обычно, Хэлл подчеркнул, что Соединенные Штаты действуют самостоятельно.

ЛОНДОН, 13 июля. (ТАСС). Министр иностранных дел Иден виделся с японским послом в Лондоне и выразил ему от имени английского правительства тревогу по поводу положения на Дальнем Востоке в связи со столкновением между японскими и китайскими войсками у Бейпина. Иден указал, что английское правительство хотело бы урегулирования положения в ближайшее время.

Иден виделся также с послом США и беседовал с ним о положении в Северном Китае.

—o—

ОТКЛИКИ В США

НЬЮ-ЙОРК, 13 июля. (ТАСС). Как сообщает «Нью-Йорк таймс», американцы рассматривают китайский кризис на фоне «японских дипломатических интриг, увертох и применения силы». Япония требует искоренения антияпонского движения, говорит газета, но сама Япония порождает это антияпонское движение. Далее газета пишет:

«Без изменения японской политики нельзя успешно бороться с китайской враждебностью по отношению к Японии. Японское требование о совместной борьбе с коммунизмом позволило бы занять весь Северный Китай японскими войсками. Эта японская программа еще менее приемлема теперь, чем когда бы то ни было. Когда судьба китайского народа затрагивает весь мир, западные державы не могут оставаться безучастными».

—o—

РАСТЕРЯННОСТЬ НА ЯПОНСКИХ БИРЖАХ

ТОКИО, 13 июля. (ТАСС). На всех фондовых биржах Токио, Осака и Кобэ продолжается усиленное падение ценных бумаг. Вечерние операции фондовых бирж в этих городах 12 июля, по сообщению всех газет, характеризовались растерянностью, хаосом и замешательством. День закончился невиданным падением курсов всех бумаг от 10 до 30 пунктов, не исключая акций военной промышленности. 13 июля утром на токийской фондовой бирже падение ценных бумаг продолжалось (в среднем на 5—6 пунктов).

Картель страховых компаний об'явила о введении с 14 июля страховой премии военного времени на грузы, следующие в китайские порты, а именно в 10—30-кратном размере против нормальных премий.

—o—

УМЕНЬШЕНИЕ ЗОЛОТОГО ЗАПАСА ЯПОНИИ

ТОКИО, 13 июля. (ТАСС). Министерство финансов сегодня отправило в Америку очередную партию золота на сумму 23 млн иен. В связи с необходимостью поддержания курса иены на нынешнем уровне министерство финансов решило в ближайшие дни вывезти в Америку еще 70 млн иен золота.

«Маневры» японских войск в районе Тяньцзиня

БЕЙПИН, 14 июля. (ТАСС). Здесь об'явлено, что 14 июля начнутся большие маневры японских войск в районе к югу от Тяньцзиня. Это фактически означает оккупацию всего этого района японскими войсками и прекращение связи Тяньцзиня с югом.

ТОКИО, 13 июля. (ТАСС). Газета «Ници-ници» пишет, что в связи с серьезностью положения в Северном Китае полуправительственная «Японская авиационная компания» с 12 июля ввела ежедневную отправку скоростных самолетов на линии Токио — Чанчунь — Тяньцзинь.

—o—

Иден о событиях в Северном Китае

ЛОНДОН, 13 июля. (ТАСС). Идену был сделан запрос в палате общин относительно положения в Северном Китае. Отвечая на этот запрос, Иден заявил, что правительство отдает себе полный отчет в том, что эти события могут отразиться на английских интересах и на международной торговле. Если англо-японские переговоры будут развиваться в Лондоне, то это дало бы возможность обсудить настоящие события с японским послом.

Лейборист Гендерсон спросил: могли бы быть сделаны представления японскому послу о нежелательности маневров японских войск в непосредственной близости от Бейпина? Иден ответил, что вопрос этот исключительно сложный, и он предпочтет не высказываться по этому поводу. Палата согласится, заявил далее Иден, что должны быть приняты меры, чтобы предотвратить дальнейшие осложнения в Китае.

Лейборист Флетчер спросил: не обсуждалась ли возможность консультации английского правительства с правительством США?

Иден ответил, что это он имеет в виду.

* * *

Либеральная «Ньюс кроникл» комментирует положение в Северном Китае в передовой статье. «Вновь,— пишет газета,— обнаружилась угрожающая позиция Японии на азиатском материке. Лишний раз продемонстрировано безумие: мы не выполняем наших обязательств по уставу Лиги наций — обязательств, которые сравнительно легко выполнить».

—o—

АМЕРИКАНСКАЯ ФИНАНСОВАЯ ПОМОЩЬ КИТАЮ

НЬЮ-ЙОРК, 13 июля. (ТАСС). Китайский министр финансов Кун Сян-си, находящийся в Вашингтоне, ведет при содействии «Экспортно-импортного банка» переговоры о закупке железнодорожного и текстильного оборудования. Недавно этот банк финансировал покупку Китаем американских паровозов.

Власти Соединенных Штатов, повидимому, благоприятно относятся к вопросу о дополнительной финансовой помощи Китаю.

ВАШИНГТОН, 13 июля. (ТАСС). Министр финансов США Моргентау совместно с китайским министром финансов Кун Сян-си опубликовали коммюнике, в котором говорится, что Китай закупает значительные суммы золота в США из фондов, не предназначенных для золотого обеспечения бумажных денег. Закупаемое золото остается в США для использования его в целях укрепления китайской валюты.

НА ФРОНТАХ В ИСПАНИИ

По сообщениям ТАСС и корреспондентов «Правды» за 14 июля

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ФРОНТ

Республиканские части продолжают развивать наступление. Несмотря на то, что мятежники получили сильные подкрепления, республиканские войска продвигаются вперед и продолжают теснить мятежников по направлению к Навалькарнеро.

Со вчерашнего дня Навалькарнеро находится под непрерывным артиллерийским огнем республиканцев.

Главный штаб Франко в Саламанке признает, как сообщает корреспондент «Дейли телеграф», что республиканские войска продолжают наступать в районе Брунете и что они продвинулись в целом на 27 километров к юго-западу от Мадрида, находясь сейчас на полпути между Брунете и Навалькарнеро.

Весь день вчера мятежники вели ни на минуту не прекращающиеся атаки в районе Вильянуэва дель Пардильо и с особой настойчивостью в районе Брунете, Лас Росас и Махадахонда. К мятежникам непрерывно подходят подкрепления, в особенности резко увеличивается число их самолетов и артиллерия. К этому следует прибавить испепеляющую жару, невероятную пыль и резкий горячий ветер. Во многих местах облака пыли достигают такой густоты, что в 2—3 шагах ничего не видно, и республиканским бойцам приходится продвигаться вперед плечом к плечу, чтобы не растерять друг друга.



Мятежники отдают себе отчет в том, что в этих боях решается участь всего их мадридского фронта, и потому не жалеют никаких сил и средств, чтобы разорвать кольцо республиканцев, угрожающее сомкнуться в тылу наиболее выдвинутых вперед частей мятежников в окрестностях Мадрида.

В Мадрид доставлены 850 пленных мятежников. Офицеры и солдаты рассказывают, что они были поражены, не найдя в Мадриде иностранных войск.

Пленные, взятые в Вильянуэва дель Пардильо, как позднее было установлено, перед тем, как они сдались, перестреляли своих офицеров.

По сообщению испанского министерства обороны, опубликованному в ночь на 14 июля, республиканские части прорвали фронт противника у 17-го километра Корунькой дороги. Мятежники понесли большие потери.

Во время воздушных боев, происходивших 12 и 13 июля на мадридском фронте, было сбито 25 самолетов мятежников. За эти же два дня сбито всего 5 правительственных самолетов. 13 июля во время воздушного боя под Мадридом 6 правительственных истребителей обратили в бегство смешанную эскадрилью мятежников, состоявшую из бомбардировщиков и истребителей.

ВОСТОЧНЫЙ (АРАГОНСКИЙ) ФРОНТ

Мятежники эвакуируют из Уэски гражданское население. В городе остаются лишь воинские части.

По сообщению испанского министерства обороны, опубликованному в ночь на 14 июля, мятежники, поддержанные авиацией и артиллерией, атаковали правительственные позиции у Серро-Моро в секторе Альбаррасина. Атака мятежников отбита.

СЕВЕРНЫЙ ФРОНТ

13 июля республиканские истребители дважды прогнали бомбардировщики мятежников. Правительственные самолеты подвергли пулеметному обстрелу итальянские войска вдоль всей линии фронта от Соморростро до Вальмаседа.

Правительственные бомбардировщики уничтожили укрепления мятежников в Сан Хулиан де Мускес и вблизи Кастро Урдиалес. Республиканская артиллерия рассеяла крупные скопления мятежников в районе Кастро Ален в бискайском секторе.

В районе Тарна правительственные войска успешно отразили атаку мятежников на Мата (севернее Леона).

Агентство Рейтер подчеркивает, что наличие правительственных самолетов на северном фронте необычайно подняло боевой дух северной армии.

ЮЖНЫЙ ФРОНТ

2 правительственных самолета бомбардировали 13 июля военные об'екты на юго-восточном побережье у Эстепоны (к северу от Гибралтара). Самолеты бомбардировали воинский поезд, направлявшийся из Алжесираса в Малагу. Поезд разбит. Количество жертв неизвестно.

Авиация мятежников бомбардировала несколько пунктов, расположенных к востоку от Кордовы: Торредонхимено, Лопера, Вилья дель Рио и Монторо. Мятежники стремились помешать передвижению республиканских войск. Однако все их попытки остались безуспешными.

* * *

Правительственный эскадренный миноносец «Чуррука» задержал в Гибралтарском проливе пароход мятежников «Кала Митхана», груженный 30 тыс. кг сахара.

* * *

Над островом Майорка произошел короткий воздушный бой. Один правительственный разведывательный самолет атаковал два самолета мятежников типа «Фиат». Один из них сбит и упал в море.

ГЕРМАНСКИЕ ВОЙСКА И ОРУЖИЕ МЯТЕЖНИКАМ

ЛОНДОН, 14 июля. (ТАСС). Как сообщает дипломатический обозреватель «Манчестер гардиен», большое количество германских подданных продолжает посылаться в Испанию на помощь мятежникам. Их отправляют из Гамбурга в качестве «туристов и спортсменов». На деле — это военные техники и пилоты. Германия непрерывно посылает испанским мятежникам военные материалы через Гамбург. Одна из гамбургских пристаней получила кличку «пристани Франко». Гамбургский порт завален военными материалами, предназначающимися для отправки в Испанию, главным образом танками и зенитными орудиями. Из Гамбурга были отправлены в Испанию миллионы винтовочных и пулеметных патронов.

9 апреля из Гамбурга в Испанию вышел пароход, зарегистрированный как «датский пароход», с самолетами, танками, бомбами и т. д. Название этого парохода, однако, отсутствует в списках датских судов. Бомбы были упакованы в ящики с надписью «шоколад». Несколько германских пароходов совершили рейсы в Испанию под измененными названиями и под флагами стран Центральной и Южной Америки.

Одна германская фирма зафрахтовала четыре парохода, которые вышли в Испанию в марте с грузом военных материалов. Все служащие этой фирмы дали обязательства хранить это в тайне. 15 тральщиков были вооружены на Северных верфях в Гамбурге и затем отправлены в Испанию. Один пароход, который теперь находится в Неймюлене, побывал в Испании с грузом взрывчатых веществ. Судно недавно вернулось в Германию и вновь было погружено военными материалами.

ЗАГОВОР В АРМИИ ИСПАНСКИХ МЯТЕЖНИКОВ

ЛОНДОН, 14 июля. (ТАСС). По сообщению корреспондента газеты «Дейли телеграф», в Севилье за участие в заговоре против мятежных генералов расстреляно 25 офицеров и 45 арестовано.

Заговор был раскрыт на прошлой неделе, когда германская секретная полиция, совершив налет на один из домов в Севилье, захватила документы, которые содержали подробности относительно широко разветвленной конспиративной организации. Участники заговора намеревались совершить покушение на жизнь генералов Франко, Кейпо де Льяно и др., а также убить германских и итальянских штабных офицеров. После этого, пишет корреспондент, они предполагали организовать всеобщее восстание против германцев и итальянцев.

—o—

ФРАНЦУЗСКИЙ ПРОТЕСТ В БЕРЛИНЕ

ПАРИЖ, 13 июля. (ТАСС). Французский посол в Германии Франсуа Понсе посетил вчера министра иностранных дел Нейрата и заявил последнему протест против фальсификации германским информационным бюро и германской печатью текста официальной декларации французского правительства о решении последнего приостановить международный контроль на Пиренейской границе.

Германская печать заменила слова «приостановить контроль» словами «уничтожить контроль», при чем из официального французского сообщения исключена фраза, в которой говорится, что Франция остается верной обязательствам, вытекающим из политики невмешательства.

АЛЬВАРЕС ДЕЛЬ ВАЙО В ЛОНДОНЕ

ЛОНДОН, 14 июля. (ТАСС). Прибывший в Лондон Альварес дель Вайо выступил на неофициальном собрании членов парламента всех партий в палате общин. В своем выступлении Альварес дель Вайо указал, что интервенция в Испании была задумана до начала гражданской войны. В подтверждение этого он огласил некоторые документальные данные, показывающие, что имели место переписка, а также встречи между руководителями мятежников и представителями Муссолини.

Совершенно очевидно, продолжал дель Вайо, что в интересах фашистских держав добиться экономических и стратегических преимуществ в Испании. Испания, подчеркнул Альварес дель Вайо, была лойяльным членом Лиги наций, и ее правительство получило полное юридическое признание.

ЛОНДОН, 13 июля. (ТАСС). Альварес дель Вайо сегодня принял в испанском посольстве лондонского корреспондента ТАСС. Дель Вайо заявил, что в виду остроты положения он не может позволить себе свободно высказаться по вопросу о военной обстановке, сложившейся в настоящее время в Испании, но, продолжал он, налицо все основания для оптимизма и веры в победу республиканских сил.

—o—

ПРОТЕСТ ПРОТИВ ФАШИСТСКОГО ТЕРРОРА В ГЕРМАНИИ

ПРАГА, 14 июля. (ТАСС). Чехословацкая «Лига борьбы за право и свободу» обратилась с воззванием к общественному мнению всего мира, протестуя против разгула кровавого террора в фашистской Германии и призывая спасти узников Гестапо.

«Новая волна казней пронеслась по Германии,—говорится в воззвании.—Поднимем свой голос против убийств лучших людей Германии, спасем узников фашизма».

Самый дальний перелет в истории

(По телефону от лондонского корреспондента «Правды»)

ЛОНДОН, 14 июля. Утренняя и вечерняя печать вышла сегодня с огромными аншлагами: «Самый дальний перелет в истории», «Советские летчики побили мировой рекорд», «Еще один перелет через полюс в снежную бурю», «Слепой полет сквозь циклоны».

Под этими заголовками газеты дают самую подробную информацию о перелете, о всех его этапах, приводят многочисленные радиограммы с самолета и подробности, относящиеся к летчикам, организации перелета, конструкции самолета, мотора и т. д.

В течение всего дня сегодня в Лондоне,—это можно сказать с полной определенностью,—царило небывалое возбуждение. На улицах, в трамваях, автобусах, в подземке люди говорили о советском перелете, не скрывая своего восхищения. Имена советских летчиков буквально на устах у лондонцев. Наибольшее восхищение вызвал в Лондоне тот факт, что советские летчики побили мировой рекорд на дальность полета, который в течение 4 лет удерживали французские летчики Кодос и Росси.

Все газеты помещают большие портреты тов. Громова и самые подробные карты с обозначением на них точного времени, когда машина Громова пролетала над отдельными пунктами. Вечерние газеты в течение дня меняли свои карты несколько раз, при чем как информация, так и карты и портреты не сходили в течение всего дня со всех газет. На углах у газетчиков в руках громадные плакаты, на которых сногсшибательными буквами написано: «Самый дальний и самый выдающийся перелет в истории совершен».

Английская печать называет советских летчиков летчиками верхушки мира. Тот факт, что тт. Громову, Юмашеву и Данилину пришлось лететь над бескрайней ледяной пустыней, через штормы и циклоны, в необычайно густом тумане, особенно взволновал лондонскую публику, которая не скрывает своего преклонения перед мужеством советских летчиков.

«Их путь в большей части лежал через территории, на которых вынужденная посадка означала бы смерть,— пишет сегодня «Ивнинг стандарт»,— они преодолели штормы и циклоны».

Вечерняя газета «Стар» сообщает, что в момент, когда летчики пролетали над Сан-Франциско, над городом стоял сплошной туман. Сан-Диего, как и все побережье Тихого океана, также был в тумане, который лишь к вечеру начал немножко расходиться. Люди в Лондоне на углах улиц, в ресторанах следили по карте как советские летчики настойчиво и неуклонно продвигаются вперед. Такие отзывы, как «замечательно», «восхитительно», «чудесно», «невероятно», можно слышать буквально на каждом шагу.

В утренней печати подробно описывается самый полет.

«Несмотря на все предупреждения о царящей вдоль пути плохой погоде, — пишет «Ньюс кроникл»,— летчики вслепую полетели через зону циклонов на советской стороне полюса, выдержав сильную снежную бурю над самым полюсом, и затем попали в новый циклон на американской стороне. Когда они приблизились к Скалистым горам, летчиков предупредили, чтобы они взяли курс восточнее, дабы избежать новых циклонов. Но «Все в порядке», — был ответ Громова по радио.

С полюса летчики решили следовать по 120-му меридиану, и они ни разу не ошиблись в направлении. Как хорошие коммунисты, они не отклонялись ни влево, ни вправо от своей линии. Далее они по прямому пути летели над островом Патрика, над Землей Бенкса, над Большим Медвежьим озером — над местами, которые в настоящее время являются лишь наименованиями на карте, но которые вскоре станут хорошо знакомыми вехами на путях пассажирской трансполярной воздушной магистрали».

С изумлением и восхищением газеты указывают на то, что ни в одном из многочисленных радиосообщений с самолета ничего не было сказано о снежных бурях и циклонах. Все сообщения неизбежно кончались бодрым примечанием: «Экипаж чувствует себя прекрасно. Все в порядке».

«Это—новая, блестящая страница побед советской авиации»,— так кончает «Ньюс кроникл» свою статью.

«Дейли экспресс» посвящает передовую статью перелету.

«Безостановочный перелет через полюс,— пишет газета,—прежде всего является актом большого личного мужества. Он требует крепких нервов, большого умения и опыта в воздушной навигации, выдержки, изобретательности и, наконец, наличия блестящей машины».

Все это, по мнению газеты, у Советского Союза есть, и всеми этими качествами обладают советские летчики.

И. Ермашев.

Небывалый интерес в США

(По телеграфу от нью-йоркского корреспондента «Правды»)

НЬЮ-ЙОРК, 14 июля. Полет Громова, Юмашева и Данилина всколыхнул общественное мнение США даже более глубоко, чем перелет первой тройки. Второй удачный перелет неопровержимо доказывает, что регулярное воздушное сообщение через Северный полюс—не химера и всецело находится в области практически достижимого. Если первый трансполярный перелет советских авиаторов все же воспринимался американской публикой больше как прыжок в область фантастического, то теперь та же публика приходит к заключению, что советская авиация превращает фантастику в солидную реальность. Отсюда обостренный интерес ко второму полету, которому пресса уделяет даже больше места, чем первому.

Газеты подчеркивают четкость работы экспедиции, точность выполнения задания, своевременность прибытия самолета на Северный полюс, уверенность, с которой летчики следуют по маршруту, а главное — плавность и бесперебойность функционирования всех машин и аппаратов советской «красной стрекозы», как любовно называют самолет некоторые газеты.

То, что мировой рекорд дальности полета побит советскими летчиками, является в этих условиях как бы побочным продуктом гораздо более важного мирового дела. Нечего и говорить, что к советской авиации относятся с возрастающим изумлением и уважением.

И. Ольгин.

Неослабевающее внимание во всем мире

Франция

ПАРИЖ, 14 июля. (ТАСС). Французская печать с неослабевающим вниманием следит за вторым перелетом из Москвы в Северную Америку через Северный полюс. Газеты приводят из американских источников телеграммы о ходе перелета, отмечая, в частности, что советским летчикам приходится преодолевать крайне неблагоприятные атмосферные условия.

Турция

АНКАРА, 14 июля. (ТАСС). Сообщения о новом перелете советских летчиков из Москвы через Северный полюс в США встречены в Турции с огромным интересом. 13 и 14 июля газеты помещают все сообщения о перелете и биографические сведения о летчиках. В заголовках газеты отмечают настойчивость советских летчиков и успешное их приближение к цели, несмотря на неблагоприятные метеорологические условия.

Япония

ТОКИО, 13 июля. (ТАСС). Все газеты на видном месте приводят сообщения о полете из Москвы через Северный полюс в США. В заголовках подчеркивается, что новый замечательный полет советских летчиков идет блестяще.

Приветствия Рузвельта и Хэлла

ВАШИНГТОН, 14 июля. (Срочная ТАСС). Президент Рузвельт отправил Герою Советского Союза тов. Громову следующую телеграмму:

«Я с большим удовлетворением узнал, что вы и ваши коллеги успешно завершили перелет из Москвы в Калифорнию, установив таким образом, как я полагаю, новый мировой рекорд. Ваши достижения вызывают большое восхищение, и я горячо поздравляю вас».

Государственный секретарь Хэлл в телеграмме, отправленной на имя тов. Громова, пишет:

«Я только-что с большим удовлетворением узнал об успешном завершении вашего рекордного полета из Москвы в Калифорнию, и я передаю вам и членам вашего экипажа мои искренние поздравления».

ОТ'ЕЗД тт. ЧКАЛОВА, БАЙДУКОВА и БЕЛЯКОВА В СССР

НЬЮ-ЙОРК, 14 июля. (ТАСС). Сегодня Герои Советского Союза тт. Чкалов, Байдуков и Беляков отплыли из Нью-Йорка на пароходе «Нормандия», направляясь в СССР. В порту собралась огромная толпа провожавших, в том числе исследователь Стифансон, а также другие исследователи и летчики. От'езжающим были устроены горячие проводы; Героев Советского Союза забросали цветами.

Перед отплытием парохода т.т. Чкалов, Байдуков и Беляков сделали следующее заявление: «Мы уезжаем в знаменательный день. Наши друзья тт. Громов, Юмашев и Данилин вновь доказали возможность установления трансполярного пути. Мы вновь благодарим правительство, учреждения, научные организации и печать США, а также многочисленных друзей в США за ценную помощь, оказанную ими нашему перелету, и за горячий прием. Мы считаем, что этот прием был оказан не только нам, но и нашей стране и населяющим ее народам».

ВСТРЕЧА ДЕЛЕГАТОВ II КОНГРЕССА МЕЖДУНАРОДНОЙ АССОЦИАЦИИ ПИСАТЕЛЕЙ В ПАРИЖЕ

ПАРИЖ, 14 июля. (Спец. корр. «Правды»). Сегодня утром делегаты II конгресса Международной ассоциации писателей прибыли в Париж. На вокзале они были встречены секретарем Ассоциации писателей Луи Арагоном, членами бюро Ассоциации и многотысячной публикой. Конгресс в полном составе присутствовал на народной манифестации по случаю 14 июля — годовщины взятия Бастилии.

М. Кольцов.

ЭКИПАЖУ САМОЛЕТА «АНТ-25» товарищам ГРОМОВУ, ЮМАШЕВУ, ДАНИЛИНУ.

Братский привет по случаю вашего блестящего перелета Москва — Северный полюс — Соединенные Штаты Америки.

Международный рабочий класс и весь культурный мир восхищаются вашим героизмом, мужеством и искусством, поставленными на службу культуре, прогрессу, социализму.

Крепко жмем руки славных героев великого Советского Союза.

ДИМИТРОВ
ЭРКОЛИ
МАНУИЛЬСКИЙ
МАРТИ
КУУСИНЕН
ПИК
ГОТВАЛЬД
МОСКВИН М. А.
ФЛОРИН
ВАН МИН.

«СЛАВА ВЕЛИКОМУ СТАЛИНУ, ВОСПИТАВШЕМУ ТАКИХ ГЕРОЕВ!»

(Письмо рабочих Первого государственного подшипникового завода им. Л. М. Кагановича)

«Мы, рабочие, инженеры, техники и служащие 1-го государственного подшипникового завода им. Л. М. Кагановича, с большим вниманием следили за вторым беспримерным перелетом сталинских соколов — Громова, Юмашева и Данилина по трассе Москва—Северный полюс—Соединенные Штаты Америки. По Сталинской трассе, проложенной Героями Советского Союза Чкаловым, Байдуковым и Беляковым через вершину мира, пролетел второй советский воздушный корабль, закрепляя блистательную победу нашей авиации.

Эхо чкаловского и громовского полетов перекидывается из одного конца страны в другой, рождая новых и новых героев—сынов великого советского народа.

Единая нить тянется от подвигов советских летчиков, Героев Советского Союза, к повседневному трудовому героизму тысяч и тысяч отважных и мужественных сынов нашей прекрасной родины.

Пусть трепещут враги трудового народа, пусть знают они, что советский воздушный флот—лучший в мире, что советская страна имеет тысячи отважных, мужественных летчиков, не знающих преград в достижении задач, поставленных перед ними партией и правительством.

Трепещите враги, готовящие нападение на нашу родину, коварно засылающие к нам своих гнусных шпионов и лазутчиков. Все ваши козни мы разоблачим, всю подлую агентуру беспощадно уничтожим.

В грозный час трудовой народ нашей цветущей родины выдвинет тысячи и миллионы героев, которые нанесут уничтожающий удар всякому, кто вздумает поднять руку против Советского Союза.

Да здравствуют советские богатыри Громов, Юмашев и Данилин! Слава великому и мудрому вождю товарищу Сталину, воспитавшему таких героев!».

Москва, редакции «Правды»

Шлем пламенный привет через «Правду» миллионам трудящихся нашей дорогой страны. Счастливы, что завоевали победу для любимой родины. Благодарим товарищей, помогавших нам.

ГРОМОВ, ЮМАШЕВ.

Марчфильд, Калифорния, 14 июля.

ЛЮДИ СТАЛИНСКОЙ ЗАКАЛКИ

(Письмо рабочих Ленинградского завода «Электросила» имени Кирова)

Дорогие товарищи Громов, Юмашев, Данилин!

Никто, никогда еще не летал так далеко и так мастерски, в таких тяжелых условиях и так уверенно. Вы совершили подвиг, о котором не забудет человечество. О нем будут передавать из поколения в поколение, напишут сотни книг, будут петь песни восторженные и гордые.

Мы приветствуем вас и жмем вам руки не только за то, что вы завоевали для страны социализма новый, невиданный рекорд дальности полета по неприступной трассе, не только за то, что вы кратчайшим путем связали два великих народа. Вы проявили себя настоящими сталинцами, подлинными патриотами своей родины. Вы блестяще продемонстрировали новые беспримерные качества советских людей особой складки. Вот за это вы для нас, электросиловцев, и всего трудового народа стали близкими и родными.

Вы неслись по Сталинскому маршруту с именем Сталина в сердцах. И это сделало вас непобедимыми. Весь мир, затаив дыхание, следил за вашим легендарным полетом. Вернее, два мира: один — с восхищением и гордостью, другой — злобно и боязливо. Недаром нервничают фашисты. Они хорошо знают, что в случае нападения на страну Советов им придется испытать сокрушительную быстроту и смертоносные ураганные удары наших героев-летчиков.

Слава вам, отважные герои, сталинские соколы! Ждем от вас новых побед!

г. Ленинград.
14 июля. (Передано по телефону).

НЕТ ПРЕПЯТСТВИЙ, КОТОРЫХ НЕ ПРЕОДОЛЕЛИ БЫ СОВЕТСКИЕ ЛЮДИ

(Письмо партийного актива Октябрьского района г. Москвы)

Районный партийный актив Октябрьского района г. Москвы, собравшийся для обсуждения итогов июньского Пленума ЦК ВКП(б), шлет вам, гордым соколам нашей славной родины, сталинским бесстрашным питомцам, пламенный большевистский привет.

Ваш бесподобный перелет, во второй раз соединяющий великой воздушной магистралью Москву с Северной Америкой, вызывает законное восхищение всего человечества и гордость нашего трудового народа.

Ваша новая победа показывает, что перелет через Северный полюс — не спортивный азарт героев-одиночек, а крепкое завоевание нашей могучей авиации, наших славных летчиков, руководимых мудрым вождем и учителем угнетенного человечества товарищем Сталиным.

Вы сделали то, что казалось невыполнимым. Сказка стала былью.

Героика Сталинской эпохи тем и величественна, что каждый из нас беззаветно служит родине и готов в любую минуту выполнить боевое задание партии и правительства, сколь бы оно опасно и сложно ни было.

Для советского человека не существует препятствий, каких он не преодолел бы для достижения своих целей, не существует крепостей, каких он не мог бы взять. Нет и таких врагов, которых он не победит.

Да здравствуют сталинские воспитанники, славные летчики тт. Громов, Юмашев, Данилин!

Да здравствует наш дорогой вождь и учитель товарищ Сталин!

На месте посадки «АНТ-25»

ЗАЯВЛЕНИЕ ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА М. М. ГРОМОВА КОРРЕСПОНДЕНТУ «ПРАВДЫ»

МАРЧФИЛЬД (Калифорния), 14 июля. (Спец. корр. «Правды»). В 10 час. 05 мин. по гринвичскому времени с Оклэндского аэродрома поднялся быстроходный самолет, чтобы найти и догнать «АНТ-25». На борту самолета находились советский консул тов. Гохман, специальный корреспондент «Правды», корреспондент ТАСС и другие. Наш самолет обследовал все побережье Тихого океана от Сан-Франциско до мексиканской границы. Пролетели Беверфильд, Лос-Анжелос, Марчфильд, Сан-Диего. Кружились возле маленьких аэродромов, но следов «АНТ-25» не могли обнаружить. Опустились в Сан-Диего, решив выжидать. И вдруг — радость: получили сообщение, что Громов благополучно снизился в 15 милях от Марчфильда, где мы недавно пролетали. Он сел в трех милях от Сан-Джасинто.

Мы полетели к месту посадки Громова. Самолет «АНТ-25» был окружен сотнями людей. Десятки автомобилей мчались к месту посадки. Из города Марчфильда приехало командование военного аэродрома. В честь советских пилотов произвели орудийный салют.

После первых горячих приветствий героический экипаж поехал в город. Летчики привели себя в порядок, побрились и переоделись. Все трое выглядят превосходно, словно и не совершали своего исторического перелета.

Громов рассказывает: «Мы закончили перелет за 62 часа 17 минут, пройдя более 10 тысяч километров. Мы долетели до Сан-Диего, но туман закрыл аэродром и пришлось вернуться назад на 140 километров. Нами установлено два мировых рекорда дальности по прямой и по ломаной линии. Блестящее мастерство Данилина помогло нам провести самолет по идеальной прямой. Мы не меняли направления, а только высоту. Кислорода осталось много. Наиболее тяжелые участки были возле полюса, где проходили два циклона».

На имя героев-летчиков начали поступать приветственные телеграммы. Прибыли десятки корреспондентов, фотографов, кинооператоров. Первое письмо из Москвы через Северный полюс, доставленное самолетом «АНТ-25», получил корреспондент «Правды».

Сейчас экипаж самолета отдыхает.

Л. ХВАТ.

ПРИВЕТСТВИЯ ЭКИПАЖУ «АНТ-25»

ПРИМЕР БОЛЬШЕВИСТСКОЙ ДОБЛЕСТИ

С восхищением следили за вашим непревзойденным сверхрекордным перелетом по Сталинской трассе. Ленинский комсомол, советская молодежь получили еще один блестящий пример большевистской доблести, героической выдержки, непреодолимой настойчивости, исключительного мастерства. Ваши крылья принесли новую славу нашей любимой родине. Бесконечно горды вами. Счастливы горячо поздравить с победой.

СЕКРЕТАРЬ ЦК ВЛКСМ
А. КОСАРЕВ

СЛАВА ЭКИПАЖУ!

Горячий красноармейский привет сталинским питомцам Громову, Юмашеву, Данилину, совершившим блестящий перелет из СССР в США.

Советские летчики еще раз продемонстрировали миру свои качества: смелость, отвагу, бесстрашие, высокие знания.

Наша великая страна гордится своими сынами, пронесшими славу своей родины на крыльях самолета через необ'ятные просторы из столицы СССР в Северную Америку.

Слава героическому экипажу!

Маршал Советского Союза
С. БУДЕННЫЙ.

МЫ БЫЛИ УВЕРЕНЫ В УСПЕХЕ

Сердце трепетало за судьбу отважных героев — соколов нашей авиации — Чкалова, Байдукова и Белякова. Их беспримерный перелет и блестящее его завершение породили спокойную уверенность, когда поднялся в воздух второй самолет под управлением Громова, Юмашева и Данилина.

Меня волнует чувство радости за героев, чувство гордости за свою страну. Все мы уверены в том, что это только первые шаги на великом пути славы нашей любимой советской родины.

Заслуженный деятель науки
орденоносец проф. Н. Н. БУРДЕНКО.

ОГРОМНЫЙ РОСТ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ

Шлем самые горячие поздравления М. М. Громову, А. Б. Юмашеву, С. А. Данилину, установившим абсолютный мировой рекорд дальности полета.

Из существующих авиарекордов — рекорд дальности полета является одним из важнейших. Такой рекорд может быть установлен только при наличии передовой, совершенной авиатехники, при наличии кадров, безупречно владеющих сложным искусством многочасового непрерывного вождения воздушного корабля в разнообразных метеорологических условиях.

Мы особенно рады приветствовать наших собратьев по профессии, воспитанных Сталиным. Их новый героический подвиг вызывает у нас, работников советской авиации, желание во что бы то ни стало завоевать для своей великой и горячо любимой родины все международные рекорды.

Герой Советского Союза
А. Д. АЛЕКСЕЕВ.
Герой Советского Союза
П. Г. ГОЛОВИН.
Летчик-орденоносец
Б. Г. ЧУХНОВСКИЙ.
(По телефону из Ленинграда).

ПОСОЛ США г-н ДЭВИС О ПОЛЕТЕ «АНТ-25»

Посол Соединенных Штатов Америки в Советском Союзе г-н Дэвис заявил корреспонденту ТАСС о перелете Громова, Юмашева и Данилина следующее:

— Горячо приветствуя советских летчиков по поводу их успешного повторного полета из Москвы через Северный полюс в Соединенные Штаты, я уверен, что выражаю чувства моего правительства и моих соотечественников.

Значение этого второго успеха заключается не столько в том, что установлен новый мировой рекорд, сколько в том, что первый полет уже теряет характер случая или характер сенсации. Он показывает также, что воображение, дерзновение и смелость ваших прекрасных летчиков поддерживается вполне научной, действенной и талантливой организацией, направляющей авиационную активность в Советском Союзе. Более того, эти полеты определенно способствуют прогрессу мировой авиации.

Я лично очень счастлив, что эти прекрасные летчики благополучно и в полном здравии прилетели в мою страну.

(ТАСС).

ЕЩЕ РАЗ ОБ УКРАИНСКОМ РАДИОВЕЩАНИИ

(От киевского корреспондента «Правды»)

Состоялось собрание партийной организации Всеукраинского радиокомитета, на котором обсуждалась корреспонденция «Кто руководит радиовещанием на Украине», помещенная в «Правде» 9 июля. Выяснились новые факты наглых вылазок врагов.

Совсем недавно, когда радиоузел в Слободке (рабочее предместье Киева) транслировал сообщение прокуратуры о привлечении к суду восьмерки шпионов, после перечисления фамилий предателей трансляция оборвалась. Перерыв длился ровно столько, сколько нужно было для перехода диктора к перечислению состава специального судебного присутствия Верховного Суда СССР. Вредительский характер этого перерыва совершенно очевиден.

И на этот факт новый руководитель радиокомитета Грекун не счел нужным реагировать. Он и по сей день утверждает, что это произошло по... техническим причинам. В июле, когда радиостанция имени Коснора сообщала о ходе подписки на заем укрепления обороны СССР, трансляция прерывалась как раз тогда, когда передавались восторженные отклики масс по поводу выпуска займа.

Вся работа в радиокомитете Украины поставлена так, что врагу облегчена возможность творить свое черное дело. После того, как материал визируется руководителем отдела, никто больше не контролирует и не следит, какой материал передается дикторами.

Е. ФОМЕНКО.

ОТ РЕДАКЦИИ

О вражьей работе в радиокомитетах Украины «Правда» сообщала 9 июля. Не мог не знать о положении в радиовещании ЦК КП(б)У, если бы его аппарат хоть в какой-либо мере по-большевистски следил за положением на идеологическом фронте. Но вот прошло шесть дней после напечатания материала в «Правде». Что-то не слышно, чтобы ЦК КП(б)У принял какие-нибудь меры, действительно способные навести большевистский порядок в радиовещании. Молчит и орган ЦК КП(б)У — газета «Коммунист», хотя она имела сигналы о вражеских вылазках.

Странное молчание! Еще более странное впечатление производит молчание киевской областной газеты «Пролетарская правда», редактором которой является Кусильман. Ведь не кто иной, как его жена передавала по радио траурный марш после вынесения приговора над троцкистско-шпионской бандой.

Праздник строителей канала

ДМИТРОВ, 14 июля. (Спец. корр. «Правды»). Сегодня в Хлебникове, Икше, Яхроме, Темпах — во всех районах и на участках строительства канала Москва—Волга состоялись многолюдные митинги и торжественные заседания, посвященные открытию пассажирского и грузового движения на новой водной магистрали.

В Дмитров на торжественное заседание в местном парке культуры и отдыха собрались несколько тысяч человек. Бурной овацией встречается предложение избрать в почетный президиум товарища Сталина, руководителей партии и правительства и товарищей Димитрова, Тельмана и Хозе Диаса.

С докладом об итогах строительства выступил председатель постройкома тов. Попов.

С громадной силой вспыхнули аплодисменты, когда начальник строительства тов. Берман сообщил, что партия и правительство доверили коллективу москва-волгостроевцев строительство нового большого гидротехнического узла в Куйбышеве.

Торжественное заседание единодушно принимает обращение к товарищу Сталину. Долго гремит «ура» в честь вдохновителя стройки канала Москва—Волга, великого друга, вождя и учителя трудящихся.

Продолжительными аплодисментами встретили строители сообщение о новой замечательной победе наших героев-летчиков. Строители канала Москва—Волга принимают решение послать летчикам приветственную телеграмму.

По окончании торжественного заседания в парке состоялись выступления московских артистов. До поздней ночи продолжалось массовое гулянье, раздавалась музыка, звенел радостный смех людей, блестяще закончивших грандиозную стройку сталинской эпохи.

И. ПАВЛОВСКИЙ.

ТОРЖЕСТВЕННОЕ ЗАСЕДАНИЕ, ПОСВЯЩЕННОЕ ОТКРЫТИЮ КАНАЛА МОСКВА — ВОЛГА

Сегодня, 15 июля, в 6 часов вечера, в Большом театре состоится торжественное заседание Моссовета совместно с партийными, общественными организациями, с участием строителей канала Москва—Волга, стахановцами и ударниками московских предприятий, **посвященное открытию канала.**

Вход по специальным билетам.

ПРОИСШЕСТВИЯ

Врач-преступник. В помещении Наркомздрава РСФСР задержан С. Б. Мостинский, давно разыскиваемый органами милиции. Два года назад, работая врачом, Мостинский присвоил большое количество медикаментов и медицинского имущества и скрылся. Тогда же им была совершена кража разных носильных вещей у доктора Камовского.

Мостинский систематически занимался производством незаконных абортов. А работая в больнице Старомарьевского района, Орджоникидзевского края, он в пьяном виде оперировал больного Хаустова, сшив ему толстую кишку с желудком. После смерти Хаустова врач-преступник скрылся.

Мостинский взят под стражу. Расследование продолжается.

МЕТАЛЛ ЗА 12 ИЮЛЯ

(в тыс. тонн).

	План.	Выпуск.	% плана.
ЧУГУН	45,7	41,3	90,4
СТАЛЬ	57,9	46,7	80,6
ПРОКАТ	43,6	26,3	60,3

УГОЛЬ ЗА 12 ИЮЛЯ

(в тыс. тонн).

	План.	Добыто.	% плана.
ПО СОЮЗУ	371,9	311,6	83,8
ПО ДОНБАССУ	223,6	198,2	88,7

ВЫПУСК АВТОМАШИН ЗА 13 ИЮЛЯ

	План в штуках	Выпущено	% плана
Автомашин грузовых (ЗИС)	220	174	79,1
Автомашин легковых (ЗИС)	15	4	26,7
Автомашин грузовых (ГАЗ)	428	419	97,9
Легковые «М-1»	73	25	34,2

РАБОТА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

13 июля на железных дорогах Союза погружено **97.262** вагона — **99,2** проц. плана, выгружено **97.507** вагонов — **98,4** проц. плана.

В ТЕАТРАХ:

КАМЕРНЫЙ (сад «Эрмитаж»)—Алькасар; РЕВОЛЮЦИИ (ул. Герцена, 19) — Последние. Нач. в 8 ч. веч.; ГОСТРАМ (в пом. Камерного т-ра)—Как закалялась сталь; ПЕРВЫЙ РАБОЧИЙ (в пом. т-ра им. Вс. Мейерхольда)—Слава; ОПЕРЕТТЫ (сад «Эрмитаж»)—Роз-Мари. Нач. в 8.15 в.
ЦПКиО им. М. ГОРЬКОГО — ЗАКР. ДРАМ. Т-Р — сп. Горьковского т-ра драмы — МЕЩАНЕ. Нач. в 8 ч. веч.

НОВЫЙ БРИТАНСКИЙ КОМПРОМИССНЫЙ ПЛАН

(По телеграфу от лондонского корреспондента «Правды»)

ЛОНДОН, 14 июля. Британское министерство иностранных дел опубликовало сегодня следующий полный текст британского компромиссного плана:

«На последнем заседании Комитета по невмешательству, состоявшемся 9 июля, на правительство его величества была возложена коллегами по комитету задача выработать предложения, которые ликвидировали бы теперешнюю брешь в схеме контроля и дали бы возможность продолжать политику невмешательства. Эта задача была нелегкой. Ибо для того, чтобы предложения позволяли надеяться на успех, необходимо, чтобы они не только находились в соответствии с сильно расходящимися мнениями, которые были выражены, но должны также служить основой для эффективной системы невмешательства. Однако правительство его величества приложило все усилия к выполнению своей задачи и выработало схему, которую оно предлагает другим правительствам, представленным в комитете, на рассмотрение, в надежде, что это приведет к согласованному урегулированию нынешних трудностей. Внося свои предложения, правительство хотело бы сделать одно замечание.

Схема является, конечно, компромиссом между различными точками зрения; она может оказаться успешной только в том случае, если заинтересованные правительства примут ее в духе компромисса. Все государства, представленные в комитете, неоднократно высказывали пожелания, чтобы политика невмешательства в испанском конфликте была продолжена. Теперь они имеют возможность сделать свое желание практически эффективным. Если не будет проявлено больше стремления к международному сотрудничеству, чем это было до сих пор, то наша схема не достигнет своей цели, и государства Европы окажутся лицом к лицу с новым и бесконечно более опасным положением. В виду этого правительство его величества призывает государства, представленные в Комитете по невмешательству, немедленно рассмотреть эти предложения и в случае, если они будут приняты, проявить подлинный дух международного сотрудничества.

ИЗЛОЖЕНИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЙ. РЕКОНСТРУКЦИЯ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ.

1. Контроль транспортов, прибывающих морским путем в Испанию.

а) Необходимо продолжать систему назначения наблюдателей, которые находились бы на судах, направляющихся в испанские порты.

б) Нужно отказаться от системы морских патрулей, заменив ее, с согласия обеих сторон, назначением, при соблюдении соответствующих гарантий, интернациональных уполномоченных в испанские порты. Этим уполномоченным должны быть поручены функции, лежавшие до сих пор на морском патруле, а именно: они должны проверять выполнение предусмотренных схемой контроля требований о том, чтобы на соответствующих судах находились наблюдатели.

2. Контроль транспортов, прибывающих в Испанию сухопутным путем.

а) Необходимо немедленно восстановить систему контроля на сухопутных границах.

б) Необходимо принять дальнейшие меры для урегулирования теперешнего положения и заполнения некоторых пробелов в системе контроля.

3. В целях более эффективного проведения политики невмешательства, все правительства, участвующие в соглашении о невмешательстве, должны признать за обеими сторонами в Испании статус, позволяющий им осуществлять на море права воюющих сторон в соответствии с правилами, регулирующими это осуществление, и с соблюдением следующих специальных условий:

а) Списки контрабандных товаров, принятые воюющими сторонами, должны быть тождественны со списком запрещенных товаров, одобренным Комитетом по невмешательству. Другими словами, державы признают лишь ограниченные списки контрабандных товаров. Это, однако, не исключает возможности присоединения некоторых товаров к тем, которые считаются контрабандными на основании соглашения о невмешательстве. Подобное добавление должно быть предметом переговоров между комитетом в целом и обеими воюющими сторонами.

б) В добавление к пункту «а» обе стороны должны будут при осуществлении на море прав воюющих государств предоставить беспрепятственную свободу передвижений судам, идущим под флагом Комитета по невмешательству и имеющим на борту наблюдателей. Это, однако, не распространяется на суда, выполняющие не-нейтральную службу (как, например, перевозка войск или передача сведений) или нарушающие блокаду, которая была должным образом об'явлена и эффективно проводится.

в) Так как в международном судоходстве суда других держав вынуждены в некоторых районах проходить вблизи испанского берега, то ни одна из сторон не должна предпринимать шагов, которые мешали или нарушали бы движение нейтральных судов, не занимающихся торговлей с Испанией.

г) Правительство, участвующее в соглашении о невмешательстве, имеет право защищать суда, плавающие под его флагом, от воюющих сторон в тех случаях, когда не будут выполнены условия, наложенные в пунктах «а», «б», «в».

4. Для того, чтобы суда, пользующиеся правом иметь на борту наблюдателей, не возили оружия, нужно расширить соглашение о невмешательстве и запретить доставку в Испанию из любого порта на судах, имеющих право поднять флаг любого участника соглашения, товаров, внесенных в список запрещенных.

5. Комитет должен уведомить государства, не являющиеся его членами, о своем намерении признать, на указанных выше условиях, права воюющих за обеими сторонами и призвать их к сотрудничеству для того, чтобы политика невмешательства стала более эффективной. Всем правительствам, согласившимся присоединиться к соглашению о невмешательстве и признать на указанных выше условиях права воюющих за обеими сторонами, предложить использовать для судов, плавающих под их флагами, возможность взять на борт наблюдателей в установленных «контрольных» портах.

6. Далее комитет должен обсудить вопрос об использовании обеими сторонами иностранных воздушных сил, прибывающих в Испанию, сохраняя свою государственную принадлежность, и в особенности обсудить, нельзя ли потребовать от обеих сторон, чтобы они допустили иностранных наблюдателей в определенно указанные аэродромы Испании.

ОТОЗВАНИЕ ИНОСТРАНЦЕВ.

7. а) Комитет должен вынести единогласно решение об отозвании из Испании всех лиц, эвакуация которых рекомендуется в докладе технической подкомиссии.

б) Должна быть послана комиссия на территорию обеих сторон в Испании для принятия соответствующих мер и для контроля, в целях скорейшего отозвания соответствующих лиц.

в) Все правительства должны сотрудничать в проведении практических мероприятий, которые будут признаны нужными для осуществления этой эвакуации.

ВЫПОЛНЕНИЕ ВЫШЕУКАЗАННОЙ ПРОГРАММЫ.

8. Правительство его величества предлагает выполнить вышеприведенную программу в следующих этапах:

I. Назначение уполномоченных в испанские порты и возможно скорейшее отозвание морских патрулей.

II. Назначение комиссий для принятия мер и для контроля над отозванием иностранцев, а также расширение соглашения о невмешательстве, согласно параграфу 5, что должно произойти по возможности скоро после выполнения параграфа I.

III. Признание прав воюющих сторон вступает в силу после того, как Комитет по невмешательству признает, что соглашение об отозвании иностранцев удовлетворительно выполняется и достигнут существенный успех в этом отозвании.

КОМИТЕТ ДОЛЖЕН УПОЛНОМОЧИТЬ ПРАВИТЕЛЬСТВО ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА ВЫПОЛНИТЬ НЕПОСРЕДСТВЕННЫЕ ДЕЙСТВИЯ.

9. Правительство его величества должно получить от комитета полномочия немедленно вступить с обеими сторонами в Испании в переговоры по следующим вопросам:

1. Назначение уполномоченных в испанские порты (параграф 1 «б»).

2. Отозвание иностранных добровольцев (параграф 7), включая назначение комиссий в Испанию.

3. Условия, на которых должны быть предоставлены права воюющих сторон (параграф 3).

РЕЗЮМЕ ДОКЛАДА ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОДКОМИССИИ ОБ ОТОЗВАНИИ ДОБРОВОЛЬЦЕВ ИЗ ИСПАНИИ (УПОМЯНУТОГО В ПАРАГРАФЕ 7 «а» ПРЕДЛОЖЕНИЙ МИНИСТЕРСТВА ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ).

Лица, которые рекомендуется эвакуировать:

Все лица, находящиеся в Испании, испанских владениях или испанской зоне Марокко, должны быть эвакуированы, если они были 18 июля 1936 года подданными любой страны, правительство которой присоединилось к соглашению по невмешательству или, не будучи ничьими подданными, они постоянно жили в одной из этих стран и не могут доказать, что они еще до этого срока поступили на службу одной из сторон Испании; или если они относятся к одной из следующих категорий:

I. К категории бойцов, независимо от чина, служащих в рядах морских, сухопутных или воздушных сил той или другой стороны в Испании.

II. К лицам, занятым в специальных отраслях по обслуживанию вооруженных сил той или другой стороны. Имеются в виду пути сообщения, аэродромы, снабжение и проч. Исключение составляют лица, работающие в признанных неиспанскими медицинских, санитарных или аналогичных организациях.

III. К лицам, выполняющим роль инструкторов или советников при вооруженных силах той или другой стороны.

IV. К лицам, находящимся на гражданской службе у вооруженных сил той или другой стороны, т. е. работающим на транспорте, в морских береговых учреждениях и проч.

V. К лицам, выполняющим у той или другой стороны роль советников в правительственных департаментах или в других административных учреждениях, то-есть на железных дорогах, в портах, доках и проч.

VI. К лицам, работающим по производству, сборке или починке военных материалов (включая самолеты), поскольку это предусмотрено соглашением о невмешательстве.

VII. К лицам, торгующим оружием с той или другой стороной.

VIII. «К лицам, деятельность которых может продлить или обострить существующий конфликт».

IX. К военнопленным, находящимся у обеих сторон».

И. ЕРМАШЕВ.

АДРЕС РЕДАКЦИИ и ИЗДАТЕЛЬСТВА: Москва, 40, Ленинградское шоссе, улица «Правды», д. 24. ТЕЛЕФОНЫ ОТДЕЛОВ РЕДАКЦИИ: Справочного бюро — Д 3-15-69; Партийного — Д 3-10-89; Сов. строительства — Д 3-11-12; Военного — Д 3-32-67; Сельскохозяйственного — Д 3-10-[illegible]; Промышленности и транспорта — Д 3-11-04; Торгово-финансового — Д 3-10-84; Иностранного — Д 3-11-09; Информации — Д 3-15-80; Писем — Д 3-15-69 и Д 3-32-71; Обзоров печати — Д 3-30-72; Школы, науки и быта — Д 3-11-13; Искусства — Д 3-11-06; Местной сети — Д 3-15-47; Фельетонов — Д 3-33-65; Критики и библиографии — Д 3-11-07; Иллюстрационного — Д 3-32-66; Секретариата редакции — Д 3-15-84. Отдел об'явлений — Д 3-30-12. О недоставке газеты в срок сообщать по телефонам: Д 3-30-61 или Д 3-32-44.

Уполномоченный Главлита № В—31259. Типография газеты «Правда» имени Сталина. Изд. № 539.